Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Concept d’examen
et de cofinancement des projets d’agglomération

Version pour la consultation

Sommaire

1 Données de base et objectifs du concept

A partir de 2008, le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales ainsi que les routes principales dans les régions périphériques et de montagne mettra à disposition durant 20 ans la somme de 20,8 milliards de francs en faveur des quatre domaines suivants :

- Achèvement du réseau des routes nationales : 8,5 milliards ;
- Elimination des goulets d'étranglement du réseau existant des routes nationales : 5,5 milliards ;
- Infrastructures du trafic d'agglomération public et privé : 6 milliards, dont 2,56 milliards pour des projets urgents et 3,44 milliards pour des projets d'agglomération ;
- Entretien des routes principales dans les régions périphériques et les régions de montagne : 0,8 milliard.

Le présent concept règle les modalités d'examen des projets d'agglomération ainsi que la répartition des moyens financiers entre les projets d'agglomération. Il est destiné aux cantons, aux agglomérations et aux entités responsables en tant que fournisseurs des prestations (élaboration du projet d'agglomération) ainsi qu'aux services fédéraux en tant que vérificateurs des prestations (examen et évaluation des projets d'agglomération).

Des indications détaillées sur les autres domaines couverts par le fonds d'infrastructure figurent dans le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005[1] ainsi que dans les comptes-rendus des délibérations des Chambres fédérales[2].

- Buts du présent concept :
  - Clarification des questions qui peuvent se poser lors de l'élaboration des projets d'agglomération et détermination des différentes étapes à suivre et des travaux à effectuer.
  - Uniformisation de la procédure d'examen et d'évaluation des projets d'agglomération déposés.
- Destinataires :
  - Spécialistes des organismes chargés de l'élaboration des projets d'agglomération.
  - Spécialistes des services fédéraux concernés (ARE, OFROU, OFT, OFEV) chargés de l'examen et de l'évaluation des projets d'agglomération.
- Publication :
  Ce concept est disponible sous forme électronique en langues allemande, française et italienne[3].

[1] FF **2006** 753
[2] http://www.parlament.ch/do-dopoavanti

Le concept a été approuvé par le groupe de pilotage ad hoc du DETEC le 2 février 2007. Une procédure de consultation est en cours auprès des services cantonaux en charge des transports, de l'aménagement du territoire et des travaux publics. Parallèlement à cette consultation, les offices fédéraux concernés du DETEC examinent la praticabilité du concept à l'aide d'exemples concrets. Les résultats sont intégrés dans le document. Le concept remanié sera ensuite édicté par le DETEC sous forme de directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération.

[3] http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=fr

2 Critères à remplir

2.1 Projets d'agglomération

La première condition à remplir pour bénéficier de contributions fédérales destinées à l'amélioration des infrastructures du trafic d'agglomération est l'élaboration d'un projet d'agglomération, partie transports et urbanisation[4]. Un projet d'agglomération est un plan de mesures incluant tous les modes et moyens de transport qui doivent être coordonnés avec le développement urbain. Un projet d'agglomération englobe aussi bien les infrastructures locales et régionales que celles de hiérarchie supérieure à l'intérieur de l'agglomération (réseau des routes nationales, transports ferroviaires à longue distance).

Dans le cadre des projets d'agglomération, la Confédération n'alloue que des contributions pour les infrastructures locales et régionales à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. Les infrastructures de transport de hiérarchie supérieure (réseau des routes nationales, transports ferroviaires à longue distance) sont financées par le biais des instruments ad hoc de la Confédération.

La mise au point des projets d'agglomération est en cours. Dans la plupart des cas, la Confédération a déjà procédé à des évaluations intermédiaires afin de préciser aux cantons et aux organismes responsables les axes prioritaires de leurs projets. Ces évaluations intermédiaires ont pour but d'attirer l'attention des agglomérations sur les points qui doivent être approfondis pour répondre aux exigences posées dans le manuel d'utilisation ; elles donnent généralement lieu à des entretiens entre responsables des agglomérations et de la Confédération. Les évaluations intermédiaires seront terminées fin 2006/début 2007.

2.2 Manuel d'utilisation

Le manuel d'utilisation[5] est un guide pour l'élaboration des projets d'agglomération. Il définit les exigences que la Confédération pose envers ces projets. Il convient de faire la distinction entre exigences de base (EB) et critères d'efficacité (CE).

Les exigences de base servent à évaluer si un projet d'agglomération mérite par principe d'être cofinancé. Pour cela, la Confédération attend qu'un projet satisfasse aux six exigences de base suivantes :

- EB1 : Démarche participative
- EB2 : Définition d'une entité responsable

---

[4] Afin de faciliter la lecture du présent document, on utilisera désormais l'expression « projet d'agglomération (PA) » en lieu et place de « projet d'agglomération, partie transports et urbanisation », si rien d'autre n'est précisé.

[5] Office fédéral du développement territorial (2004) : Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire : critères d'appréciation. Manuel d'utilisation.

- EB3 : Analyse des situations actuelles et futures, en prenant en compte le développement de l'urbanisation, le trafic individuel motorisé, les transports publics et la mobilité douce
- EB4 : Evaluation de tous les domaines concernés
- EB5 : Présentation claire de l'impact et des coûts
- EB6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle

L'impact des projets d'agglomération est évalué à l'aide des cinq critères d'efficacité (CE) suivants :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport
- CE2 : Encouragement de la densification urbaine
- CE3 : Augmentation de la sécurité du trafic
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques
- CE5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation

2.3 Fonds d'infrastructure

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFInfr) adoptée par le Parlement entrera en vigueur le 1.1.2008. La partie Trafic d'agglomération a été dotée de 6 milliards de francs. Un premier crédit de 2,56 milliards de francs sera libéré à la date de l'entrée en vigueur de la loi ; celui-ci est destiné à cofinancer des projets urgents du trafic d'agglomération. Il reste donc 3,44 milliards de francs pour le cofinancement de projets d'agglomération.

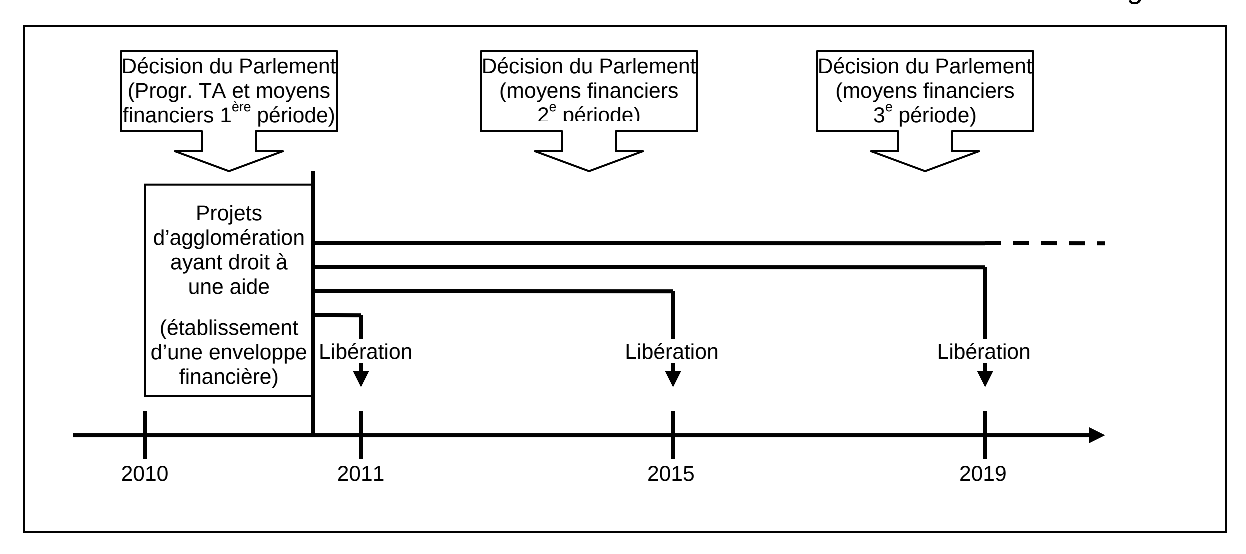
Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure (c'est-à-dire au plus tard le 1.1.2010), le Conseil fédéral soumettra au Parlement un « Programme de cofinancement des projets d'agglomération » (art. 7, al. 3, LFInfr)[6], dénommé ci-après « Programme Trafic d'agglomération » (TA). Selon la durée des débats parlementaires, les premières aides financières à des projets d'agglomération pourront être versées dès 2011. La loi sur le fonds d'infrastructure prévoit une durée de validité du fonds de 20 ans, ce qui signifie que des contributions à des projets d'agglomération seront allouées durant environ 17 ans (de 2011 à 2027).

---

[6] Simultanément, le Conseil fédéral soumettra également à l'Assemblée fédérale un « Programme pour l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales » (art. 6, al. 2, LFInfr) – dénommé ci-après « Programme Elimination des goulets d'étranglement ». Ce programme ne fait pas l'objet du présent concept, mais les deux programmes seront coordonnés et harmonisés entre eux.

Le message du Conseil fédéral relatif au programme établira une enveloppe financière pour chaque projet d'agglomération. Les moyens financiers seront débloqués par le Parlement par période d'environ quatre ans, par le biais d'arrêtés fédéraux.

Figure 1



La loi sur le fonds d'infrastructure et l'arrêté fédéral sur le crédit global[7] fixent en outre les points essentiels suivants pour le cofinancement du trafic d'agglomération :

- Une coordination doit être établie avec le développement de l'urbanisation (art. 4, al. 2, let. d, LFInfr).
- La répartition des moyens vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays (art. 4, al. 2, let. e, LFInfr).
- L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la LUMin (art. 7, al. 2, LFInfr).
- Les contributions en faveur du trafic d'agglomération englobent les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce (art. 7, al. 5, LFInfr).
- Les contributions aux investissements dans les infrastructures ferroviaires du trafic d'agglomération (réseaux RER) doivent générer une plus-value pour la ville ou l'agglomération et permettre spécifiquement de décongestionner la route (art. 7, al. 6, LFInfr).

L'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la LUMin[8]. Les dispositions correspondantes sont contenues dans l'annexe de la LFInfr[9] avec les points principaux suivants :

---

7 Cf. annexes 3 et 4
8 Cf. annexe 3
9 L'introduction de la RPT est prévue pour le 1.1.2008. Si son entrée en vigueur est retardée, l'article 17a-d LUMin sera retiré de l'acte législatif sur la RPT et mis en vigueur conjointement avec la LFInfr (art. 17 LFInfr). La possibilité de cofinancer le trafic d'agglomération par le biais du fonds d'infrastructure reste ainsi garantie.

- Les contributions financières sont destinées uniquement à des infrastructures de transport et non à leur exploitation.

- Les contributions sont allouées aux cantons à l'attention des entités responsables.

- Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à une contribution. Les villes et les agglomérations bénéficiaires sont mentionnées dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin[10]).

- Les aides sont déterminées en fonction de l'efficacité globale du projet d'agglomération. La priorité est accordée aux projets qui contribuent à résoudre les problèmes de circulation et d'environnement les plus aigus.

- L'efficacité globale du projet est déterminée par le rapport existant entre le coût financier et la manière dont sont remplis les critères d'efficacité suivants :
  - meilleure qualité du système de transport,
  - plus forte densification urbaine,
  - diminution de la pollution et de la consommation des ressources
  - et augmentation de la sécurité du trafic.

- Des contributions ne sont allouées que dans des conditions déterminées :
  - Le projet doit être intégré dans une planification globale des transports, être coordonné avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement urbain de même que concorder avec les plans directeurs cantonaux.
  - Le financement restant de l'investissement ainsi que le financement de l'exploitation et de l'entretien doivent être assurés.
  - L'aide financière s'élève à 50% au plus des coûts imputables.

[10] En cours d'élaboration.

3 Vue d'ensemble des processus

Une fois les projets d'agglomération mis au point, ceux-ci sont soumis à la Confédération qui examine tout d'abord si toutes les exigences de base sont remplies. Seul un projet d'agglomération qui satisfait aux exigences de base peut bénéficier d'une contribution fédérale. Le montant des contributions est déterminé par la suite. A cette fin, la Confédération évalue l'impact du projet d'agglomération sur la base des critères d'efficacité. Plus les effets prévus de l'ensemble du projet sont importants, plus le taux de contribution de la Confédération est élevé. Comme les moyens financiers sont limités, il est nécessaire que les entités responsables établissent des priorités dans la liste des mesures contenues dans leur projet. La Confédération examine la hiérarchisation de ces priorités et détermine de son côté les mesures prioritaires au vu de l'ensemble des projets d'agglomération (« portefolio des mesures »).

Les différentes informations obtenues suite aux examens, aux évaluations et à la fixation des priorités (aussi bien au niveau d'un projet d'agglomération individuel que du « portefolio des projets d'agglomération ») permettent à la Confédération d'établir un premier document pour la rédaction du programme « Trafic d'agglomération ». Compte tenu des grandes incertitudes que comporte une planification sur 20 ans, la Confédération constituera au début une réserve d'environ un milliard de francs qui ne sera toutefois pas encore distribuée. Cette réserve sera réduite en conséquence tous les quatre ans (c'est-à-dire à chaque libération des moyens financiers par le Parlement). Le programme « Trafic d'agglomération » sera transmis au Parlement. Il permettra de conclure des conventions de prestations avec les cantons et de demander périodiquement à l'Assemblée fédérale de débloquer les moyens financiers nécessaires.

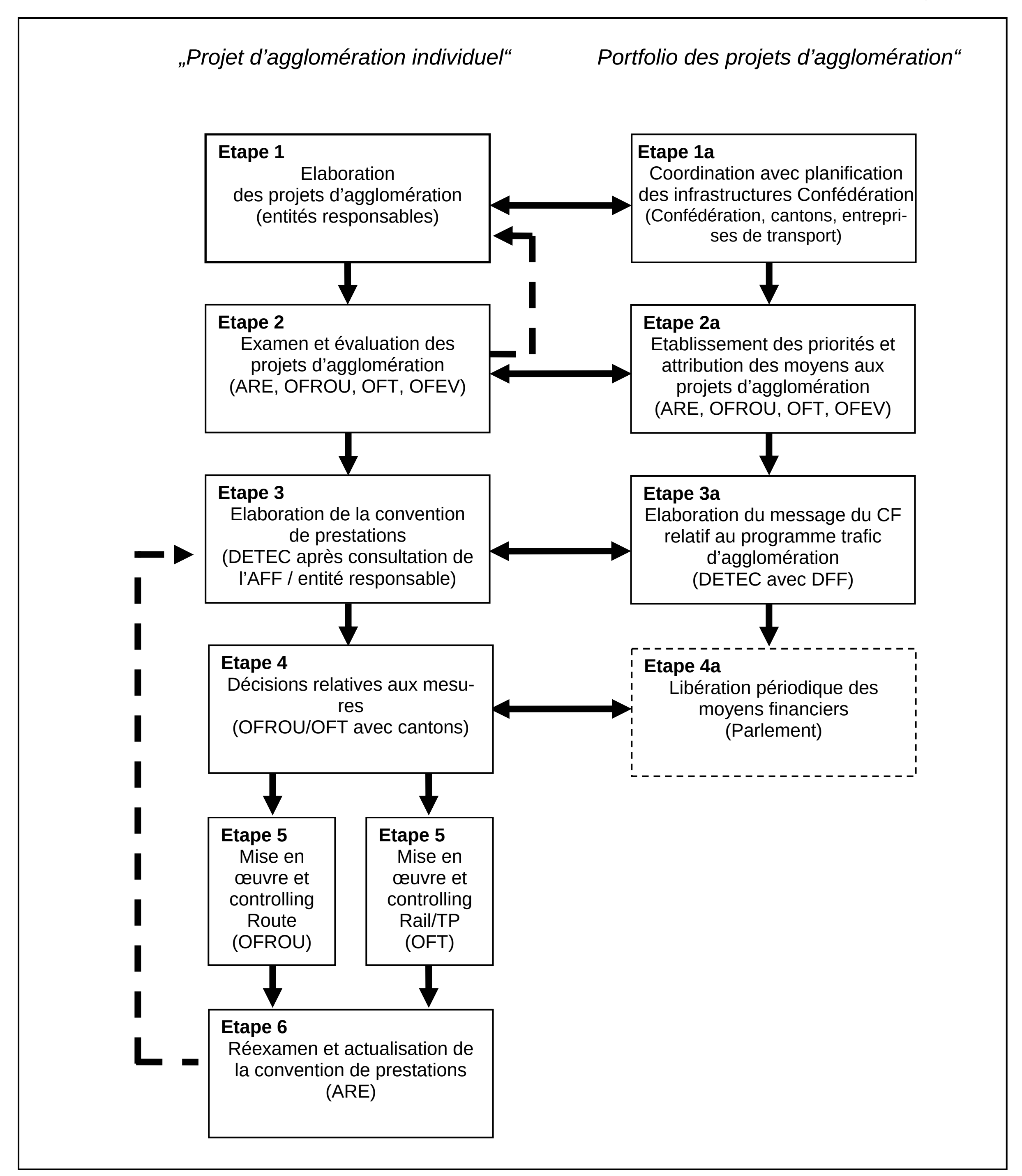
Le programme « Trafic d'agglomération » ainsi que les conventions de prestations avec les cantons sont des instruments qui évoluent dans le temps ; ils font l'objet d'une adaptation et d'une actualisation continues, en principe tous les quatre ans. Les moyens financiers sont libérés uniquement pour les mesures « prêtes à être réalisées »[11]. Ce procédé permet de conserver la flexibilité nécessaire tout en garantissant une sécurité suffisante en matière de planification.

3.1 Les différentes étapes

Les travaux à effectuer peuvent être subdivisés en 6 étapes. Le schéma ci-après présente ces étapes du point de vue de la Confédération. La colonne de gauche énumère les étapes que chaque projet d'agglomération individuel doit parcourir, la colonne de droite montre comment la Confédération traite tous les projets d'agglomération et leurs mesures dans une perspective globale (« portfolio des projets d'agglomération »).

[11] Voir à ce propos la définition page 24

Figure 2


„Projet d'agglomération individuel"
Portfolio des projets d'agglomération"
Etape 1
Elaboration
des projets d'agglomération
(entités responsables)
Etape 1a
Coordination avec planification
des infrastructures Confédération
(Confédération, cantons, entrepri-
ses de transport)
Etape 2
Examen et évaluation des
projets d'agglomération
(ARE, OFROU, OFT, OFEV)
Etape 2a
Etablissement des priorités et
attribution des moyens aux
projets d'agglomération
(ARE, OFROU, OFT, OFEV)
Etape 3
Elaboration de la convention
de prestations
(DETEC après consultation de
l'AFF / entité responsable)
Etape 3a
Elaboration du message du CF
relatif au programme trafic
d'agglomération
(DETEC avec DFF)
Etape 4
Décisions relatives aux mesu-
res
(OFROU/OFT avec cantons)
Etape 4a
Libération périodique des
moyens financiers
(Parlement)
Etape 5
Mise en
œuvre et
controlling
Route
(OFROU)
Etape 5
Mise en
œuvre et
controlling
Rail/TP
(OFT)
Etape 6
Réexamen et actualisation de
la convention de prestations
(ARE)

3.2 Explication des différentes étapes

Etape 1 : **Elaboration des projets d'agglomération**	
Acteurs : cantons/ entités responsables	**Période : 2007**
Contenu / résultat : - Projet d'agglomération élaboré - Mesures à mettre en œuvre (calendrier, compétences et financement) - Ordre de priorité des mesures et, le cas échéant, rattachement à des paquets de mesures	

Les entités responsables mettent au point leur projet d'agglomération jusqu'à fin 2007, conformément aux exigences du manuel d'utilisation et en étroite coordination avec la Confédération (cf. étape 1a). Un projet d'agglomération valable contient :

- les mesures à mettre en œuvre, regroupées en paquets lorsque cela est judicieux (cf. chapitre 6.3),
- une hiérarchisation des priorités pour ces (paquets de) mesures (cf. chapitres 4.4 et 6.5),
- des indications relatives au coût et au financement,
- un calendrier de réalisation du projet d'agglomération et de ses mesures,
- des indications concernant les compétences.

En outre, la dimension financière des projets d'agglomération doit correspondre dans les grandes lignes aux moyens disponibles dans le fonds d'infrastructure. Des redimensionnements auprès de la Confédération sont éventuellement nécessaires avant le dépôt du projet.

Etape 1a : **Coordination des projets d'agglomération avec la planification des infrastructures de la Confédération**	
Acteurs : DETEC, cantons / entités responsables	**Période : 2007/2008**
Contenu / résultat : - Coordination avec l'infrastructure des transports de hiérarchie supérieure - Dimensionnement des projets en fonction des moyens disponibles.	

Le DETEC est chargé de la planification des infrastructures d'ordre supérieur (notamment du « Programme Elimination des goulets d'étranglement », du nouvel « Arrêté sur le réseau des routes nationales » ainsi que du « Développement futur des grands projets ferroviaires »). Lorsqu'il existe un besoin de coordination avec les projets d'agglomération, le DETEC veille à l'harmonisation du tout.

La coordination a pour but :

- d'harmoniser les projets d'agglomération avec l'infrastructure des transports de hiérarchie supérieure (routes nationales et transports ferroviaires à longue distance),
- de dimensionner les projets en fonction des moyens disponibles.

Le DETEC se réserve le droit de refuser des projets d'agglomération qui ne tiennent pas suffisamment compte de la planification des infrastructures de hiérarchie supérieure.

Etape 2 : **Examen et évaluation des projets d'agglomération par la Confédération**	
Acteurs : ARE conjointement avec l'OFT, l'OFROU, l'OFEV	**Période : 2008**
Contenu / résultat : - Examen du projet d'agglomération (en fonction des exigences de base du manuel d'utilisation) - Evaluation des effets escomptés du projet et de la hiérarchisation des mesures proposées	

Les projets d'agglomération déposés seront examinés et évalués en 2008 par les offices fédéraux compétents (ARE, OFROU, OFT, OFEV) sous l'égide de l'ARE. Il s'agit, dans un premier temps, d'examiner si toutes les exigences de base définies dans le manuel d'utilisation sont remplies. Ensuite, le projet d'agglomération sera évalué quant à son efficacité et quant à la plausibilité de la hiérarchisation des mesures envisagées.

Les projets d'agglomération dont l'effet global est trop faible ou dont l'établissement des priorités est insuffisante ou irréaliste seront renvoyés afin d'être remaniés.

Etape 2a : **Etablissement des priorités du porte-feuille de mesures et attribution des moyens financiers aux projets d'agglomération**	
Acteurs : ARE conjointement avec l'OFROU, l'OFT et l'OFEV	**Période : 2008**
Contenu / résultat : - Hiérarchisation des (paquets de) mesures de l'ensemble des projets d'agglomération - Attribution des moyens financiers aux différents projets d'agglomération	

Sur la base des résultats de l'évaluation selon l'étape 2, l'ARE procède, conjointement avec l'OFROU, l'OFT et l'OFEV, à une hiérarchisation des (paquets de) mesures de l'ensemble des projets d'agglomération (« portefeuille de mesures »). Cette phase permettra d'élaborer le message relatif au programme ainsi que les conventions de prestations (cf. étapes 3 et 3a).

Trois listes sont établies : A, B et C. La liste A comprend les mesures qui peuvent être réalisées dans les quatre ans, la liste B celles qui seront réalisables uniquement plus tard. La somme de 2,5 milliards de francs est répartie sur ces deux groupes. Les mesures qui requièrent encore des clarifications sont placées sur une liste C ; celles-ci feront l'objet d'un réexamen à une date ultérieure – dans le cadre de la répartition de la réserve dotée au départ d'environ un milliard de francs.

Le DETEC ne prendra pas en considération des mesures reposant sur des conditions et des conceptions erronées ou irréalistes.

Etape 3 : **Elaboration des conventions de prestations**	
Acteurs : DETEC et cantons / entités responsables	**Période : 2010/2011**
Contenu / résultat : - Désignation de l'entité responsable et de l'interlocuteur de la Confédération - Fixation d'un cadre général pour la contribution globale de la Confédération au projet d'agglomération - Détermination des (paquets de) mesures à mettre en œuvre selon l'état d'avancement de la planification (listes A et B) - Clause de réserve : souveraineté du Parlement en matière budgétaire	

L'élaboration des conventions de prestations débute dès que l'examen et l'évaluation des projets d'agglomération sont terminés. Le DETEC conclura une convention de prestations avec chacune des entités responsables à partir de 2010/11, sur la base de la décision du Parlement (cf. étape 3a). La convention fixe le cadre général de la contribution de la Confédération au projet d'agglomération (réserve non comprise). Elle comprend une liste des (paquets de) mesures à mettre en œuvre, subdivisée en deux parties. La liste A inclut les mesures prêtes à être réalisées dans les quatre années à venir. Les aides financières pour ces mesures sont requises auprès du Parlement et sont garanties à l'agglomération. La liste B comprend les (trains de) mesures qui exigent des travaux de planification et des clarifications supplémentaires. Un cadre financier pour ces mesures-là est déjà inscrit dans la convention mais n'est pas encore demandé au Parlement. Les mesures de la liste C ne font pas partie de la convention de prestations. Cette dernière comprend en outre les mesures n'ayant pas trait aux infrastructures et les mesures d'accompagnement. L'AFF est consultée au sujet des conventions de prestations.

Etape 3a : **Elaboration du message relatif au programme**	
Acteurs : Conseil fédéral (DETEC avec DFF)	**Période : 2008/2009**
Contenu / résultat : - Message concernant les mesures planifiées dans les différentes agglomérations, y compris l'enveloppe financière de chaque projet d'agglomération (vue d'ensemble) - Arrêté fédéral concernant la libération des moyens financiers destinés aux (paquets de) mesures prêtes à être réalisées au cours de la prochaine période de 4 ans	

En s'appuyant sur les projets d'agglomération examinés et évalués, le Conseil fédéral soumet au Parlement un message relatif au programme Trafic d'agglomération. Ce message fournit une vue d'ensemble : il esquisse, pour chaque projet d'agglomération, le cadre financier, les mesures ou les paquets de mesures prévus des listes A et B ainsi que le calendrier de leur réalisation. Les mises à jour et les adaptations se font plus tard, c'est-à-dire par période de 4 ans (cf. étapes 4 et 6). Il sera également décidé, à ces moments-là, de l'utilisation de la réserve pour les projets de la liste C.

Parallèlement au message, une première demande sera également adressée au Parlement, afin qu'il débloque les moyens destinés à la mise en œuvre des (paquets de) mesures réalisables dans les quatre ans à venir (liste A). Cette démarche s'effectuera au moyen d'un arrêté fédéral et se répétera ensuite tous les 4 ans (cf. étape 4a).

La convention de prestations est réexaminée et actualisée tous les quatre ans (cf. étape 6).

Etape 4 : Décisions relatives aux mesures	
Acteurs : OFROU, OFT avec cantons / entités responsables	**Période : 2010/2011**
Contenu / résultat : - Décisions relatives aux différentes mesures, resp. aux différents paquets de mesures - Détermination des modalités de mise en œuvre et de versement des contributions	

Le DETEC adjuge les (paquets de) mesures de la liste A aux services compétents respectifs pour leur mise en œuvre. Les mesures dans le domaine du rail et des transports publics sont du ressort de l'OFT, celles dans le domaine de la route de l'OFROU. S'il s'agit de « mesures mixtes » (par exemple des mesures touchant à la fois la route et le rail), c'est le caractère prépondérant de la mesure qui est déterminant. Lorsqu'elle est prête à être réalisée, chaque mesure (ou chaque paquet de mesures) fait l'objet d'une décision administrative de la part de l'office fédéral compétent ; cette décision règle les modalités de libération des moyens financiers. Les décisions relatives aux mesures comprennent le plafond définitif de la contribution que la Confédération alloue pour une mesure ou un paquet de mesures.

Etape 4a : Libération périodique des moyens financiers	
Acteurs : Conseil fédéral (DETEC avec DFF)	**Période : 2010/2011**
Contenu / résultat : - Information du Parlement de l'état de la mise en œuvre des projets d'agglomération - Information du Parlement des étapes de réalisation prévues pour la prochaine période - Libération des moyens financiers pour la période suivante	

Le Parlement est informé tous les quatre ans de l'état de la mise en œuvre des projets d'agglomération et de la suite des opérations (cf. étape 6). Il débloque en même temps les moyens nécessaires pour la période suivante.

Etape 5 : Mise en œuvre et contrôle financier	
Acteurs : OFROU, OFT et cantons / entités responsa-bles	**Période : 2010/2011**
Contenu / résultat : - Versement des contributions fédérales selon l'état d'avancement des travaux (OFROU et OFT) - Contrôle financier des (paquets de) mesures dans le domaine des routes (OFROU) - Contrôle financier des (paquets de) mesures dans le domaine du rail et des transports publics (OFT)	

L'office fédéral compétent en matière de décision administrative (OFROU ou OFT – cf. étape 4) assume la responsabilité de l'accompagnement de la mise en œuvre et du contrôle de projet ainsi que de la procédure de versement des contributions fédérales. La Confédération paie les montants en fonction de l'état d'avancement des travaux et prend en charge les coûts conformément à son taux de contribution, au maximum jusqu'au plafond fixé.

Les contributions aux différentes mesures sont versées aux cantons à l'attention de l'entité responsable. A noter cependant qu'en vertu de la législation sur les chemins de fer, les contributions à des projets ferroviaires sont versées directement aux entreprises de transport concernées.

Etape 6 : Réexamen et actualisation des conventions de prestations	
Acteurs : DETEC	**Période : tous les 4 ans dès 2014**
Contenu / résultat : - Réexamen de la convention de prestations - Mise à jour de la convention de prestations	

L'entité responsable revoit et réajuste son projet d'agglomération tous les quatre ans et

fait part à l'ARE de l'état de réalisation des mesures convenues dans un rapport de mise en œuvre. Sur la base de ce rapport, la convention de prestations est réexaminée et actualisée par l'ARE, de concert avec l'entité responsable. L'actualisation comprend pour l'essentiel la mise à jour de la convention de prestations. Les mesures ou paquets de mesures pouvant être réalisées au cours de la prochaine période quadriennale sont transférées de la liste B sur la liste A. De même, des mesures figurant dans la liste C peuvent, le cas échéant, être portées sur la liste B. Certaines mesures peuvent aussi être supprimées de la convention (parce qu'elles auraient été rejetées en votation populaire, par exemple) ou rétrogradées quant à leur priorité.

Sur cette base, le Parlement est invité à libérer les moyens pour les prochaines quatre années ; la convention de prestations est remaniée (cf. étape 4).

4 Examen, évaluation et établissement des priorités

Ce chapitre est consacré à une explication plus détaillée de la procédure d'examen et d'évaluation des projets d'agglomération et du processus de hiérarchisation des priorités (cf. étapes 2 et 2a). Examiner et évaluer des projets d'agglomération représente un défi nouveau et complexe pour toutes les instances impliquées. Chaque agglomération est différente et possède ses caractéristiques propres ; les petites et moyennes agglomérations ont d'autres problèmes de transport et d'autres solutions à trouver que les grandes agglomérations. Les projets d'agglomération, quant à eux, comprennent une multitude de mesures très diverses qui se différencient selon les modes de transport, la durée de réalisation, la portée et les coûts engendrés. Il s'agit donc d'adopter une méthode d'appréciation qui, d'une part, tienne compte de cette complexité et, d'autre part, soit fondée sur des critères et des étapes de travail simples, clairs et compréhensibles.

La procédure décrite ci-après prend en considération les deux aspects et représente une approche pragmatique pour l'évaluation et le cofinancement des projets d'agglomération. Elle ne constitue toutefois pas un mécanisme susceptible de remplacer le processus politique mais une base étayant la demande que le Conseil fédéral adresse au Parlement qui décidera en fin de compte de l'allocation des moyens financiers. Pour des raisons de séparation des pouvoirs, aucune possibilité de recours n'est possible contre l'évaluation des projets d'agglomération. Le DETEC procédera néanmoins à l'évaluation en étroite collaboration avec les entités responsables et de façon transparente pour l'opinion publique. Les cantons et les agglomérations conservent un droit d'intervention important par le biais des procédures et des processus habituels (en particulier la procédure de consultation).

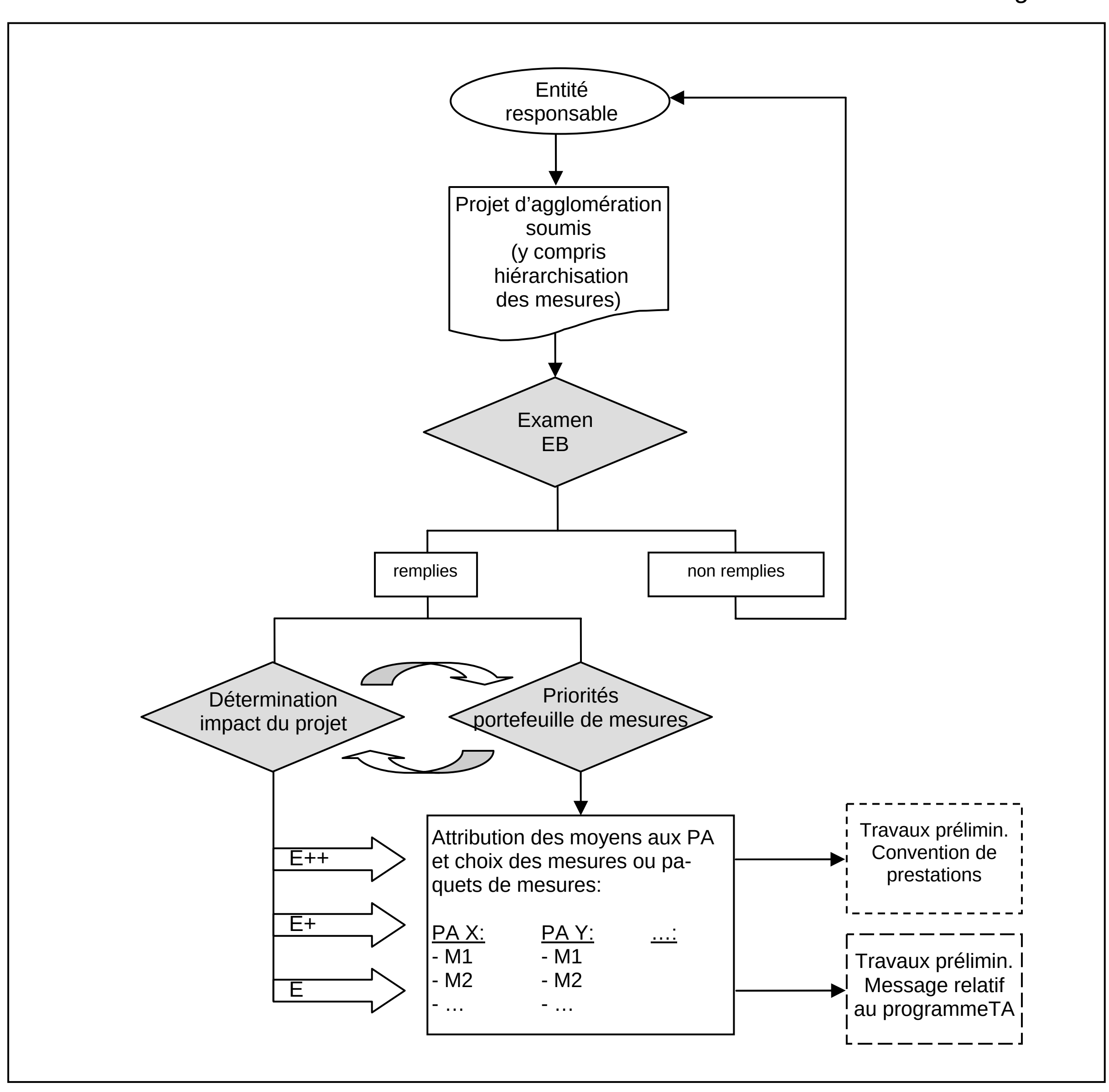
4.1 Vue d'ensemble de la procédure

L'examen et l'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération s'effectuent à trois niveaux (cf. figure 3, losanges gris) :

- Examen des exigences de base
- Evaluation de l'efficacité du projet
- Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures

La hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures et l'évaluation de l'impact du projet sont des processus parallèles et itératifs.

Figure 3



4.2 *Examen des exigences de base*

Il s'agit, dans un premier temps, de vérifier si tous les travaux de planification nécessaires à l'élaboration du projet d'agglomération ont été accomplis et si toutes les étapes requises ont été franchies. Conjointement avec l'OFROU, l'OFT, l'OFEV et des experts extérieurs (cf. chapitre 4.3.2), l'ARE examine si le projet satisfait aux exigences de base telles que prescrites dans le manuel d'utilisation. Les exigences de base doivent impérativement être remplies ; dans le cas contraire, le projet d'agglomération est renvoyé à l'entité responsable pour être retravaillé.

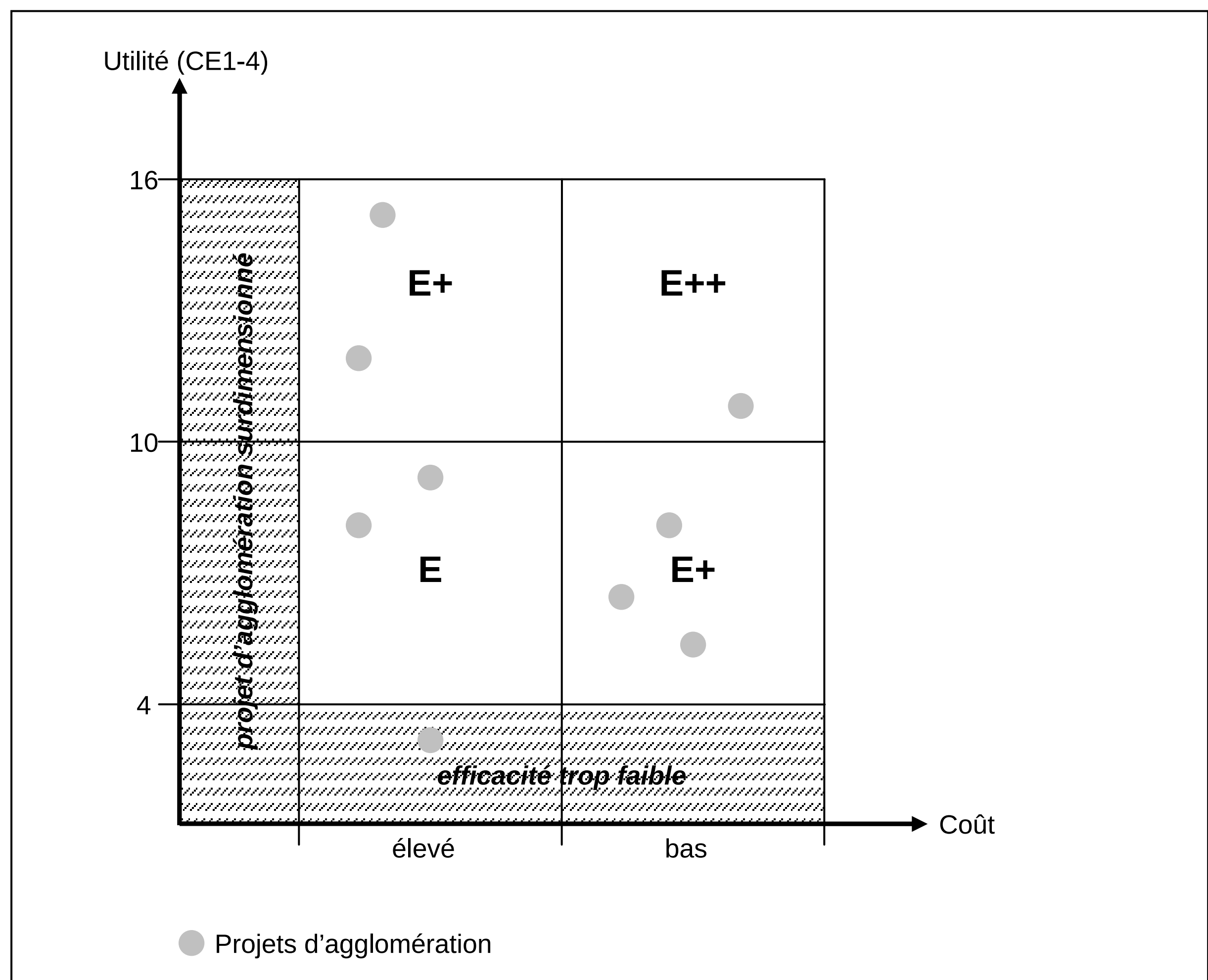
4.3 Evaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

Le degré d'efficacité d'un projet est déterminant pour fixer le niveau des contributions fédérales aux mesures ou paquets de mesures du projet d'agglomération (cf. art. 17d, al. 1, LUMin). Plus un projet est jugé efficace, plus les montants alloués pour les mesures à encourager et à cofinancer sont élevés.

La détermination de l'efficacité d'un projet est basée sur deux dimensions, à savoir l'utilité du projet d'agglomération en regard de son coût (cf. figure 4). La classification de l'efficacité des projets d'agglomération qui en résulte constitue la base de calcul des contributions. La différenciation suivante apparaît préférable :

- E++ : 50 % des coûts des (paquets de) mesures cofinancées
- E+ : 40 % des coûts des (paquets de) mesures cofinancées
- E : 30 % des coûts des (paquets de) mesures cofinancées.


Figure 4



Ce sont les mesures qui figurent sur les listes A et B (cf. chapitre 4.4) qui déterminent l'efficacité d'un projet, les mesures de la liste C ne sont pas prises en compte dans l'évaluation. Des mesures du niveau supérieur peuvent en outre être intégrées dans le cal-

cul, pour autant que celles-ci soient hautement pertinentes pour le projet d'agglomération et qu'elles soient considérées comme judicieuses et prioritaires par la Confédération.

4.3.1 Paramètres de l'axe « utilité » et de l'axe « coût »

L' « **utilité** » est déterminée à l'aide des critères d'efficacité 1 à 4 du manuel d'utilisation qui, eux-mêmes, découlent de la base légale de l'art. 17d LUMin. Pour être opérationnels, les critères d'efficacité énumérés dans le manuel d'utilisation ainsi que les indicateurs y relatifs (cf. tableau 1) ont été concrétisés sous forme de questions d'appréciation. L'appréciation s'effectue par comparaison avec l'évolution qui se produirait vraisemblablement sans le projet d'agglomération. Elle repose sur des indications qualitatives – complétées si possible par des indications quantitatives. Les questions d'appréciation et la grille d'évaluation figurent dans l'annexe 1. Tous les critères d'efficacité (CE) ont la même pondération. Les indicateurs ne sont pas évalués un à un, mais ils permettent de répondre plus facilement aux questions d'évaluation. L'évaluation porte à chaque fois sur le critère d'efficacité dans son ensemble.

Pour les critères d'efficacité 1 à 4, les points attribués sont les suivants :

- - 1 point : impact négatif
- 0 point : impact nul
- 1 point : impact faible
- 2 points : impact suffisant
- 3 points : impact important

Les mesures mises en place antérieurement peuvent bénéficier au plus d'un point supplémentaire par critère d'efficacité. Ce point est attribué lorsque des mesures ont déjà été prises dans l'agglomération avant le projet d'agglomération lui-même – c'est-à-dire avant 2008 – et que celles-ci ont eu des effets significatifs. C'est le cas notamment lorsque :

- des mesures étendues ont déjà été prises pour éliminer les engorgements du trafic,
- la desserte par les transports publics a atteint un niveau supérieur à la moyenne,
- des conditions très favorables ont été mises en place en faveur de la mobilité douce,
- des projets novateurs en matière de gestion de la mobilité sont déjà opérationnels à titre de projets-pilotes et ont un large impact,
- des instruments opérationnels et maniables visant à orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti sont en application et déploient des effets de large portée,
- des projets de grande envergure ont été mis en œuvre dans le domaine de l'assainissement des espaces routiers.

Le « **coût** » correspond aux coûts totaux absolus du projet d'agglomération.

Tableau 1

Critère d'efficacité	Indicateurs	Points
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1. Temps de déplacement en TP 2. Qualité des TP 3. Embouteillages du trafic routier 4. Accessibilité 5. Intermodalité des moyens de transport 6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes)	Ensemble du CE1 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1) Somme intermédiaire CE1: -1 à 4 points
CE2: Encouragement de la densification urbaine	1. Concentration d'activités dans les pôles urbanisés 2. Urbanisme et qualité de vie 3. Effet de séparation des infrastructures de transport dans les zones bâties	Ensemble du CE2 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1) Somme intermédiaire CE2: -1 à 4 points
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1. Fréquence des accidents 2. Nombre de morts par année 3. Nombre de blessés par année 4. Dégâts matériels par année	Ensemble du CE3 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1) Somme intermédiaire CE3: -1 à 4 points
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques	1. Nuisances sonores rail et route 2. Pollution de l'air 3. Climat / émissions de CO_2 4. Consommation de surface 5. Effet de morcellement des paysages	Ensemble du CE4 : -1 à 3 points + bonus pour mesures antérieures (0 – 1) Somme intermédiaire CE4: -1 à 4 points
Somme des CE 1 à 4 (« utilité » du projet)		**-4 à 16 points**

4.3.2 Démarche

L'examen et l'évaluation des projets d'agglomérations sont effectués conjointement par les offices fédéraux impliqués (ARE, OFROU, OFT et OFEV). Pour disposer d'un deuxième avis, des experts ou groupes d'experts extérieurs sont chargés par le DETEC de la même tâche. Ces deux résultats servent de base au DETEC pour élaborer le message relatif au programme que le Conseil fédéral adoptera à l'attention des Chambres fédérales.

4.3.3 Prise en considération des bassins de population concernés

La procédure proposée tient compte aussi de la diversité des projets d'agglomération en ce qui concerne la taille des agglomérations et le nombre de bénéficiaires concernés.

Une grande agglomération obtiendra tendanciellement davantage de points sur l'axe de l'utilité qu'une agglomération petite ou moyenne. Par contre, les projets des petites et moyennes agglomérations sont généralement moins coûteux. Le projet d'une grande agglomération présentant une grande utilité (en raison du grand nombre de bénéficiaires) mais un coût élevé aura la même efficacité que celui d'une petite/moyenne agglomération dont l'utilité est plutôt faible (en raison du plus petit nombre de bénéficiaires) mais dont le coût est plus bas. L'impact des projets des petites et moyennes agglomérations est ainsi comparable à celui des projets des grandes agglomérations.

4.4 Hiérarchisation des priorités pour les (paquets de) mesures

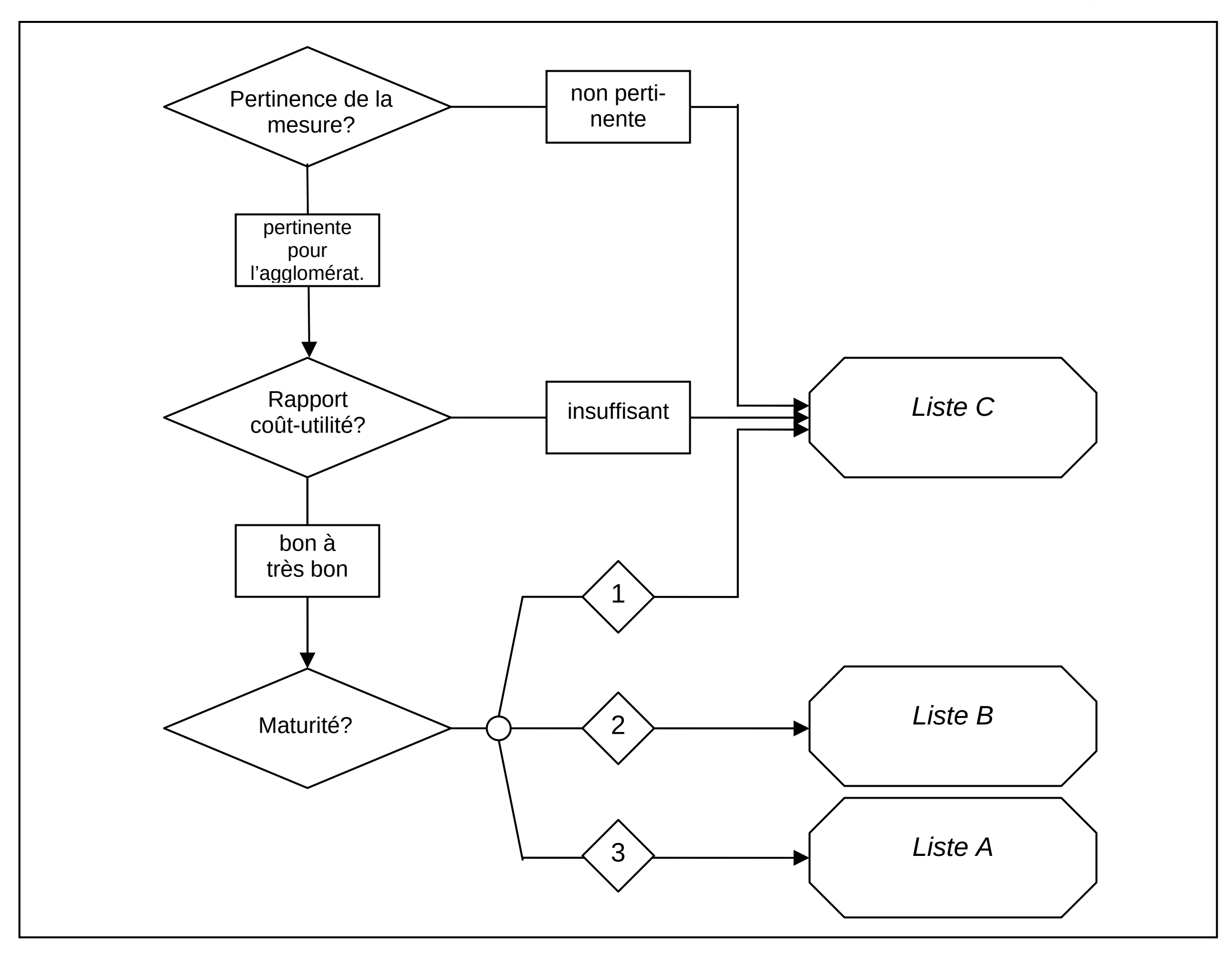
Parallèlement à l'évaluation de l'impact des projets d'agglomération individuels, la Confédération s'attachera aussi à établir des priorités parmi l'ensemble des mesures préconisées (« portefolio des projets d'agglomération »). Cette hiérarchisation des mesures ou paquets de mesures sera basée sur trois critères :

- la pertinence de la mesure ou du paquet de mesures pour l'agglomération et le projet d'agglomération,
- le rapport coût-utilité de la mesure ou du paquet de mesures,
- la maturité de la mesure ou du paquet de mesures.

En outre, la Confédération vérifiera la plausibilité des priorités établies par les entités responsables.

La répartition des mesures sur les trois listes A, B et C est importante pour évaluer l'impact d'un projet. L'efficacité du projet d'agglomération est déterminée sur la base des mesures qui ont été attribuées à la liste A ou à la liste B (cf. chapitre 4.3).

Figure 5



4.4.1 Critère « Pertinence de la mesure pour l'agglomération »

La détermination de la pertinence de la mesure ou du paquet de mesures pour l'agglomération a pour but de jauger l'importance que représente une mesure pour l'agglomération, resp. dans le projet d'agglomération. En d'autres termes, si le projet peut déployer tous ses effets même sans cette mesure, celle-ci n'est donc pas pertinente pour l'agglomération. Elle est considérée comme ayant une faible portée et est classée dans la liste C. Une mesure est pertinente pour l'agglomération lorsque le projet d'agglomération a une efficacité moindre sans la mesure en question.

4.4.2 Critère « Rapport coût-utilité »

La détermination de l'utilité d'une mesure découle de l'évaluation des quatre critères d'efficacité CE 1 à 4 (cf. annexe 2). Les questions d'appréciation sont les mêmes que celles utilisées à l'annexe 1 pour déterminer l'impact d'un projet d'agglomération (cf. chapitre 4.3) mais appliquées au niveau de la mesure isolée. Il est ensuite possible d'établir un rapport entre l'utilité et le coût de la mesure.

Si le rapport coût-utilité de la mesure s'avère insuffisant, cette mesure figurera sur la liste C. Seules les mesures qui sont pertinentes pour l'agglomération et le projet

d'agglomération et qui présentent en même temps un bon, voire un très bon rapport coût-utilité peuvent être rangées parmi les priorités A ou B.

4.4.3 Critère « niveau de maturité de la mesure »

Enfin, l'état d'avancement des travaux en vue de la mise en œuvre d'une mesure est déterminant pour savoir à laquelle des trois priorités il convient de rattacher cette mesure. La définition des « niveaux de maturité »[12] est donnée dans le tableau 2 ci-dessous.

Tableau 2

Niveaux de maturité	Délimitation
1	1. La mesure découle de l'analyse des problèmes et correspond à la stratégie d'action définie dans le projet d'agglomération. 2. Les répercussions financières des options de résolution sont estimées sommairement sur la base des expériences faites. 3. Les effets sont évalués dans les grandes lignes.
2	1. Le niveau de maturité 1 est atteint. 2. Des études préliminaires fondées, incluant des analyses d'opportunité et de faisabilité, ont été réalisées. 3. Des comparaisons de variantes et des optimisations de projet ont été effectuées, en tenant compte d'un large éventail de variantes et, le cas échéant, de variantes intermodales. 4. Les mesures d'accompagnement présentent un même degré de maturité et font partie intégrante de la mesure, resp. du paquet de mesures. 5. Les coûts à prévoir pour l'investissement, l'exploitation et l'entretien sont établis. 6. Des analyses écologiques et des études de rentabilité existent déjà.
3	1. Les niveaux de maturité 1 et 2 sont atteints. 2. Un avant-projet ou un projet général[13] est disponible. 3. La mesure est prête à être réalisée et financée dans les quatre ans à venir[14], c'est-à-dire que - tous les projets ont été mis à l'enquête, - les oppositions ont été traitées, - les crédits des cantons/agglomérations sont assurés.

Les mesures (ou paquets de mesures) qui ne présentent pas encore de concrétisation au sens des niveaux définis ci-dessus ne sont pas prises en considération pour l'établissement des priorités.

[12] Pour les projets transfrontaliers, les exigences sont applicables par analogie à la partie étrangère.
[13] Y compris un rapport d'impact sur l'environnement lors de procédures à plusieurs niveaux ou une enquête préliminaire lors de procédures à un seul niveau.
[14] Si ces conditions ne peuvent être remplies durant la période courante, le droit au crédit de cette mesure expire pour la période en question.

5 Le programme Trafic d'agglomération

Les projets d'agglomération représentent le cadre dans lequel s'inscrit la participation financière de la Confédération au trafic d'agglomération pour les deux prochaines décennies. Compte tenu de cet horizon temporel, il va sans dire qu'il n'est pas possible, aujourd'hui déjà, d'établir un « programme des travaux » définitif. Comme nous le verrons plus en détail au chapitre 5.2, les conventions de prestations relatives aux projets d'agglomération sont réexaminées tous les quatre ans et adaptées le cas échéant. Cette manière de procéder permet de conserver la flexibilité nécessaire afin de pouvoir réagir à un changement des conditions-cadres.

5.1 Attribution des moyens et dynamique

Après avoir déterminé la classe d'efficacité d'un projet d'agglomération et avoir sélectionné les mesures ou les paquets de mesures, la Confédération peut fixer le montant de sa contribution financière pour chaque projet et procéder à une première répartition générale des moyens en fonction de l'état de la planification. Les 3,5 milliards de francs disponibles ne sont cependant pas distribués dans leur totalité, car un milliard de francs est gardé en réserve.

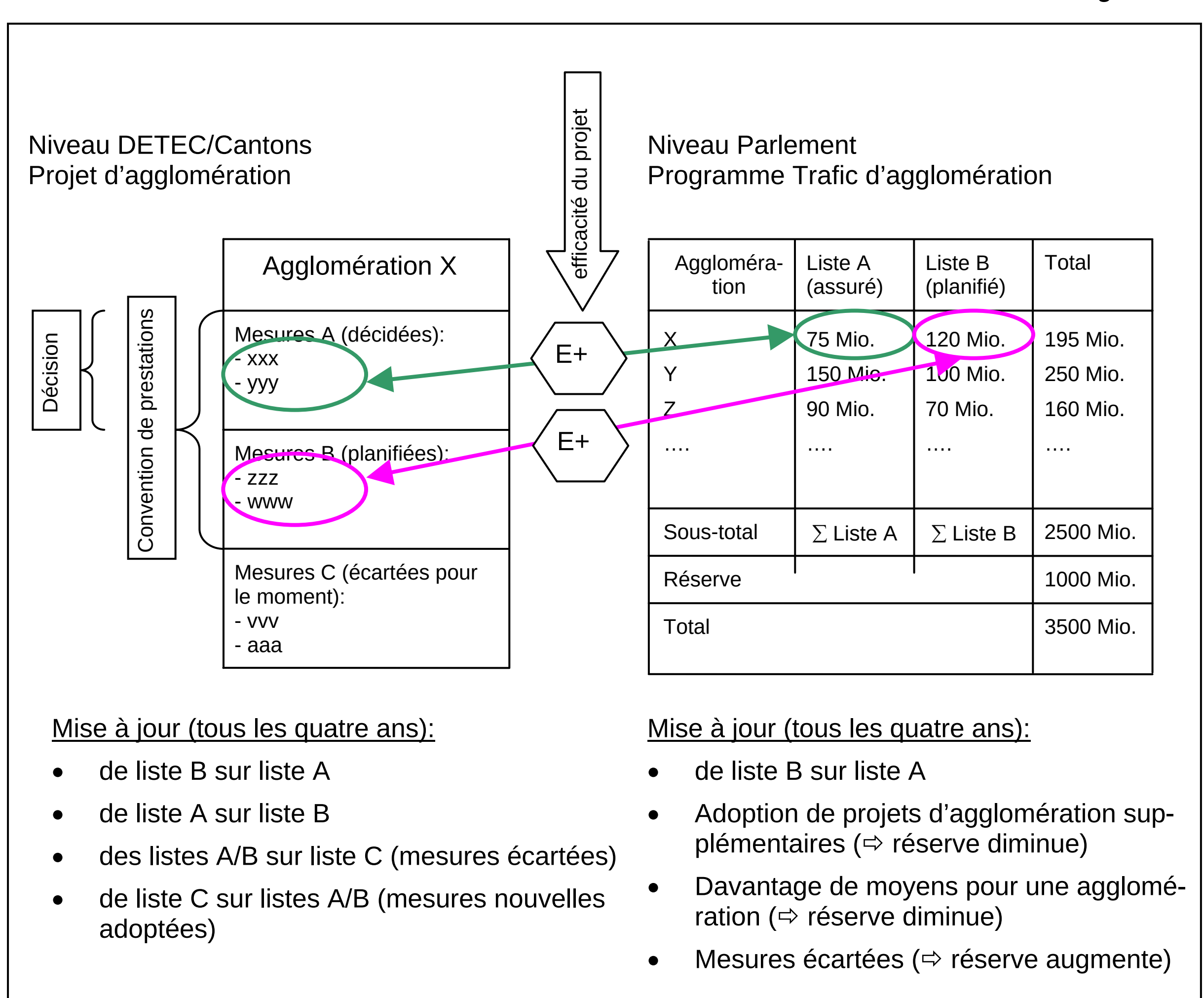
Une demande sera adressée au Parlement afin qu'il débloque les moyens financiers pour les (paquets de) mesures de la liste A, car celles-ci seront prêtes à être réalisées dans les quatre ans[15]. Ces moyens de la Confédération sont garantis ; chacune des mesures cofinancées fait l'objet d'une décision administrative (cf. chapitre 5.3). S'agissant des (paquets de) mesures de la liste B, les moyens nécessaires à leur mise en œuvre sont planifiés mais pas encore distribués. La libération de ces moyens ne sera demandée que lorsque ces mesures seront reportées sur la liste A au cours de l'une des périodes subséquentes. Les contributions fédérales aux mesures des listes A et B du programme « Trafic d'agglomération » s'élèveront à quelque 2,5 milliards de francs. Une réserve de l'ordre d'un milliard de francs sera constituée au départ pour les (paquets de) mesures qui figureront encore sur la liste C lorsque le message du Conseil fédéral sera transmis au Parlement ainsi que pour des projets d'agglomération ultérieurs (cf. chapitre 6.1).

Les actualisations qui ont lieu tous les quatre ans comprennent deux volets : une mise à jour des conventions de prestations, d'une part, et une adaptation du programme Trafic d'agglomération, d'autre part. Ces deux procédures se déroulent en parallèle. La mise à jour a également une influence sur le montant de la réserve. Cette dernière diminue si, par exemple, des moyens supplémentaires sont alloués à une agglomération, c'est-à-dire si des mesures de la liste C sont incorporées à la convention de prestations (listes A ou B), ou si de nouveaux projets d'agglomération sont approuvés. Elle augmente, en revanche, si moins de moyens sont accordés à une agglomération ou, en d'autres termes, si certaines mesures sont supprimées de la convention de prestations. La figure 6 illustre cette connexité du programme « Trafic d'agglomération » et des conventions de prestations

[15] La mise en œuvre des mesures peut durer plus longtemps que la période de quatre ans.

avec les agglomérations. L'élément déterminant de la contribution de la Confédération à une mesure est le taux de contribution établi en fonction de l'impact du projet.

Figure 6



5.2 Conventions de prestations

Chaque projet d'agglomération fait l'objet d'une convention de prestations entre le DETEC et l'entité responsable[16]. La convention de prestations fixe le cadre de la mise en œuvre du projet d'agglomération et du versement des contributions.

Contenu de la convention de prestations :

- Mesures ou paquets de mesures à mettre en œuvre (priorités incluses)
- Plafond des contributions par mesure ou paquet de mesures et services compétents auprès de la Confédération et auprès de l'entité responsable

[16] La convention de prestations ne peut être conclue définitivement et signée par les parties contractantes qu'après que le Parlement ait rendu sa décision au sujet du programme « Trafic d'agglomération ». Mais les travaux s'effectuent en parallèle.

- Exigences de compte-rendu et de contrôle
- Attributions et responsabilités.

La convention de prestations est établie en fonction de l’état d’avancement des travaux de planification. Y sont mentionnées les mesures qui ont été attribuées à la liste A ou à la liste B selon la hiérarchisation des priorités effectuée par la Confédération ; cette distinction est également maintenue dans la convention de prestations. La mise en œuvre des mesures de la liste A doit débuter au cours de la période considérée. Les mesures de la liste B ne sont pas encore prêtes à être réalisées et sont donc prévues pour la prochaine période de mise en œuvre. La convention de prestations contient par ailleurs des mesures d’accompagnement qui doivent être mises en œuvre mais ne sont pas cofinancées par la Confédération. Les mesures de la liste C ne font pas partie de la convention ; si leur niveau de maturité a progressé, elles peuvent être intégrées aux listes A ou B.

Pour chaque mesure ou paquet de mesures, la convention détermine une enveloppe financière et le ou les services responsables auprès de la Confédération et auprès de l’entité compétente de l’agglomération. Elle fixe en outre les conditions de compte-rendu (rapports de mise en œuvre) et de contrôle financier de même que les attributions et responsabilités. L’Administration fédérale des finances est consultée sur les conventions de prestations.

Tous les quatre ans, il y a lieu de réexaminer la convention de prestations et de l’adapter à l’état le plus récent de la planification, en bref, de la remettre à jour. Les mesures dont la réalisation peut débuter au cours de la prochaine période quadriennale, c’est-à-dire pour lesquelles une décision peut être rendue, sont reportées de la liste B dans la liste A. Au besoin, de nouvelles mesures ou paquets de mesures sont introduites dans la convention. Il se peut aussi que des mesures ou paquets de mesures soient supprimés de la convention (parce qu’elles auraient été rejetées en votation populaire, par exemple) ou rétrogradées de la liste A dans la liste B (parce que le début des travaux va subir des retards).

Pour faciliter ce réexamen, les entités responsables doivent, de leur côté, actualiser leur projet d’agglomération tous les quatre ans et informer la Confédération du résultat. Les directives concernant l’actualisation des projets d’agglomération sont stipulées dans la convention de prestations.

5.3 Mise en œuvre du projet et procédure de contrôle

La mise en œuvre des projets d’agglomération est fondamentalement du ressort des entités désignées. Elles sont responsables de l’organisation, de la planification, de la construction et de la réalisation ainsi que des mesures d’accompagnement. Une décision entre l’office fédéral compétent et l’instance responsable est arrêtée pour chaque mesure (ou paquet de mesures) inscrite dans la convention de prestations ; cette décision intervient avant le début de la mise en œuvre. La condition préalable essentielle à l’arrêté d’une telle décision est que la mesure soit prête à être réalisée. Cela suppose concrètement que tous

les projets aient été mis à l'enquête, que les oppositions aient été réglées, que les projets aient fait l'objet d'une décision ayant force de loi et que les crédits des cantons/agglomérations soient assurés. Le suivi des mesures ou paquets de mesures dans le domaine de la route est assuré par l'OFROU, celui des mesures dans le domaine du rail et des transports publics par l'OFT.

Pour chaque mesure ou paquet de mesures, l'office fédéral compétent définit un plafond des contributions jusqu'à hauteur duquel la Confédération est disposée à participer financièrement. Le taux de contribution dépend du degré d'efficacité du projet (cf. chapitre 4.3). La Confédération verse sa part en fonction de la progression des travaux. L'instance en charge de la mise en œuvre des mesures veille à ce que les coûts ne soient pas dépassés. D'éventuels frais supplémentaires vont à la charge de l'entité responsable.

L'OFROU et l'OFT se limiteront à un simple contrôle du déroulement des opérations, en vérifiant l'état d'avancement de la réalisation des projets d'agglomération et des mesures et en exerçant une surveillance sur les limites des contributions fixées dans les décisions. La Confédération renonce à d'autres tâches de contrôle, en particulier en matière technique. Le contrôle du projet s'effectue en continu.

Par ailleurs, les réglementations et procédures fédérales en vigueur concernant les subventions restent applicables au cofinancement des projets d'agglomération, notamment les dispositions correspondantes de la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (Loi sur les subventions, LSu) en cas de non-respect des conditions générales fixées dans la décision administrative.

5.4 Financement des investissements déjà opérés

La Confédération verse ses contributions sur la base de la convention de prestations et des décisions en fonction de l'avancement des travaux. Un financement après coup de mesures ou paquets de mesures déjà réalisées ou en voie de réalisation n'est donc pas possible. La Confédération ne peut payer des contributions aux projets d'agglomération que lorsque le Parlement a libéré les fonds pour les premières quatre années (selon toute probabilité pour 2011-2015). Les investissement déjà opérés pour des (paquets de) mesures contenues dans le projet d'agglomération mais dont la mise en œuvre débute avant la date de cofinancement par la Confédération ne peuvent être pris en considération. Il en va de même pour les « mesures antérieures » (cf. chapitre 4.3.1) pour lesquelles aucune contribution par le biais du fonds d'infrastructure n'est envisageable.

6 Concrétisation des directives du manuel d'utilisation

Le processus d'examen et d'évaluation des projets d'agglomération a une influence sur l'élaboration de ces derniers. Les conditions générales détaillées dans ce chapitre – au sens d'une concrétisation des indications figurant dans le manuel d'utilisation existant – sont à observer lors de la mise au point des projets.

6.1 Délais

Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFInfr), le Conseil fédéral soumettra au Parlement un programme de cofinancement de projets d'agglomération (art. 7, al. 3, LFInfr). Pour pouvoir respecter ces délais, les projets d'agglomération mis au point doivent être remis à la Confédération jusqu'à fin 2007.

Quelque 35 projets d'agglomération au total sont actuellement en cours d'élaboration. Ils englobent environ 90% de la population résidente et de la population active des agglomérations.

Toutes les agglomérations qui, jusqu'à présent, n'ont pas encore commencé à travailler sur un projet d'agglomération mais ont l'intention de le faire doivent s'annoncer auprès de l'ARE jusqu'au 31 décembre 2007. L'annonce peut se faire par lettre, dans laquelle il est précisé comment l'agglomération va s'organiser, quelle est la personne que la Confédération doit contacter et quel est le calendrier prévu, respectivement à quel moment pourrait avoir lieu une évaluation intermédiaire du projet par la Confédération. La date limite de remise de ces projets d'agglomération sera fixée en commun par l'ARE et l'agglomération concernée. Dans le cadre de la planification financière du fonds d'infrastructure, la Confédération prévoira une réserve appropriée pour les projets retardataires.

- Délai pour la remise des projets d'agglomération actuellement en cours d'élaboration : **31 décembre 2007**
- Délai pour l'annonce d'un projet d'agglomération qui n'est pas encore en cours d'élaboration : 31 décembre 2007

La Confédération peut retourner des projets d'agglomération afin qu'ils soient retravaillés

- s'ils ne satisfont pas entièrement aux exigences de base,
- s'ils présentent un impact trop faible,
- si la hiérarchisation des priorités est insuffisante ou irréaliste,
- ou s'ils ne tiennent pas suffisamment compte des conditions financières générales de la Confédération.

Les travaux complémentaires doivent être entrepris aussitôt. Le délai de dépôt du projet revu et corrigé est fixé par l'ARE et l'agglomération.

6.2 Exigences envers les projets d'agglomération et documentation

6.2.1 Construire le projet d'agglomération

Au moment de sa remise, le projet d'agglomération et l'instance responsable doivent être agréés et approuvés par le gouvernement du ou des cantons concernés. Des ancrages institutionnels (par exemple au niveau communal) peuvent, en revanche, encore être opérés au cours de l'année 2008.

Un projet d'agglomération doit par ailleurs remplir les conditions générales suivantes :

- satisfaire à toutes les exigences de base,
- lorsque cela est judicieux, regrouper toutes les mesures à mettre en œuvre en paquets de mesures (cf. chapitre 6.3),
- établir les priorités de ces mesures sur trois listes distinctes (cf. chapitres 4.4 et 6.5),
- contenir des indications sur les coûts et le financement[17],
- fixer un calendrier de mise en œuvre du projet d'agglomération et de ses mesures,
- fournir des indications sur les compétences et attributions,
- prendre en considération la planification des infrastructures de la Confédération ainsi que les conditions financières et juridiques inhérentes au fonds d'infrastructure.

6.2.2 Documenter les mesures ou paquets de mesures

Le projet d'agglomération étant un instrument de travail évolutif (cf. chapitre 5.1), il n'est ni possible ni nécessaire d'ailleurs qu'au moment de la soumission des projets déjà, toutes les mesures ou tous les paquets de mesures qui y sont mentionnés aient atteint un haut niveau de maturité. Ce n'est que lorsque les décisions relatives aux mesures seront rendues que celles-ci devront être prêtes à être réalisées (cf. chapitre 5.3). La mise au point des (paquets de) mesures qui a lieu entre le moment de la soumission du projet d'agglomération et l'évaluation de celui-ci est prise en considération.

Lors de l'évaluation des mesures, la Confédération distingue trois niveaux de maturité (cf. chapitre 4.4). Pour les mesures de la liste A, dont la mise en œuvre doit s'effectuer au cours de la première période (2011-2015), il est indispensable qu'au moment de l'arrêté du

[17] Lors de l'élaboration du projet d'agglomération, il convient de prendre en compte que les taux de contribution de la Confédération peuvent aussi être inférieurs à 50%. Le financement doit demeurer assuré même si le taux est plus bas.

Conseil fédéral[18] (probablement dans le courant de l'année 2009, mais en tout cas avant le 1.1.2010), la Confédération dispose d'un avant-projet ou d'un projet général ainsi que de la documentation y relative. Il faut aussi pouvoir certifier que ces mesures ou paquets de mesures pourront être réalisées lorsque la décision relative aux mesures sera finalisée, c'est-à-dire dans les quatre années qui suivent (jusqu'en 2015). Les mesures de la liste B doivent remplir les critères correspondant au degré de maturité 2 au moment de l'arrêté du Conseil fédéral (voir la définition p. 24) ; les documents correspondants doivent également être transmis à la Confédération.

La mise à jour de la convention de prestations a lieu tous les quatre ans. Pour les mesures qui doivent être transférées de la liste B sur la liste A, la documentation nécessaire concernant les avant-projets ou les projets généraux est à remettre avant l'actualisation de la convention. La date est communiquée à chaque fois à l'avance et en temps utile. Pour le reste, la marche à suivre est la même que pour la première période.

6.3 Mesures pouvant être cofinancées

Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération ne sont allouées qu'à des mesures d'infrastructure. Les entités responsables doivent préciser quelles sont les mesures du projet d'agglomération qui sont imputables. Le message concernant le fonds d'infrastructure[19] énumère, aux pages 781-782, les mesures (secteurs à encourager) pouvant faire l'objet d'un cofinancement par le biais du fonds d'infrastructure :

« Des contributions seront allouées en faveur des investissements opérés dans des infrastructures routières et ferroviaires qui sont situées à l'intérieur des villes et des agglomérations et qui serviront à y améliorer les systèmes de transport, en particulier les infrastructures suivantes :

- *Chemins de fer locaux (installations telles que les tramways et les métros circulant en site propre dans les villes et les agglomérations).*
- *Chemins de fer régionaux (RER) si les infrastructures prévues servent à améliorer la circulation au sein de l'agglomération (cf. ch. 1.6.2).*
- *Mesures en faveur des transports publics routiers (p. ex. installations pour les autobus, couloirs d'autobus et de taxis).*
- *Mesures en faveur de la locomotion douce si elles améliorent l'efficacité de l'ensemble des systèmes de transport, notamment des réseaux cohérents et sûrs d'itinéraires piétonniers et un système de signalisation aisément compréhensible.*
- *Mesures visant à séparer les courants de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation des trafics ferroviaire et routier, suppression de passages à niveau).*

[18] Adoption par le Conseil fédéral du message concernant le programme trafic d'agglomération à l'attention du Parlement.

[19] FF **2006** 753

- *Mesures dans le domaine de la mobilité combinée visant à améliorer l'intermodalité des moyens de transport (aires de parkings d'échange, stations de vélos dans les gares, télématique de transport).*
- *Routes de délestage ou de contournement, pour autant qu'il s'agisse de routes cantonales ou communales.*

Aucune contribution ne sera allouée en faveur du matériel roulant. »

Ces secteurs à encourager comprennent aussi :

- les systèmes de régulation du trafic ainsi que les systèmes d'information et de guidage
- les parcs de stationnement, pour autant qu'il s'agisse d'installations en rapport avec les systèmes de parking d'échange Park-and-ride (P&R) et Bike-and-ride (B&R)
- les infrastructures d'arrêts et couloirs d'autobus
- les conduites d'ouvrages, installations, électrifications (selon la pratique de l'OFT et de l'OFROU).

En principe, seules les infrastructures sont cofinancées et aucune contribution n'est versée pour du matériel roulant. L'art. 7, al. 7, de la loi sur le fonds d'infrastructure[20] permet cependant une exception. Des cofinancements en faveur du matériel roulant peuvent être envisagés dans des conditions bien précises. Il faut apporter la preuve que cette solution est plus économique qu'un investissement dans de nouvelles infrastructures. Mais le cofinancement porte uniquement sur les coûts additionnels inhérents au matériel roulant spécifique comparé au matériel roulant « classique ».

Ne sont <u>pas cofinancés</u> par le fonds d'infrastructure :

- les frais d'équipements collectifs du secteur des transports au sens de l'article 62 de la loi sur les chemins de fer, p. ex. des installations destinées à l'entretien du matériel roulant (entrepôts, hangars), des installations de vente, etc.
- les véhicules
- les frais liés à la gestion de la mobilité
- les frais d'étude et d'établissement de projet.

Dans cet ordre d'idées, il faut souligner une fois de plus que le cofinancement des projets d'agglomération ne couvre ni les projets dans le domaine des routes nationales ni les infrastructures des transports ferroviaires à longue distance .

Si plusieurs mécanismes de financement entrent en ligne de compte, c'est sur la base de critères fonctionnels que sera décidé quelle est la part du projet qui est financée par quel

[20] Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de <u>réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure</u>, les contributions peuvent également servir à couvrir les <u>frais supplémentaires de ce matériel</u>.

instrument[21]. Ce procédé a déjà été appliqué pour le projet de ligne RER transversale de Zurich (DML). Des contributions par le biais du fonds d'infrastructure ne sont allouées que dans le domaine du « Trafic régional » mais pas dans le domaine du « Trafic à longue distance ». Ce dernier est financé dans le cadre du « Développement futur des grands projets ferroviaires » ou d'une convention de prestations avec les CFF.

6.4 Paquets de mesures

Les mesures des projets d'agglomération sont à regrouper autant que possible en paquets de mesures appropriés. Un tel regroupement est judicieux lorsque les mesures présentent un même degré de maturité et une cohérence thématique ou spatiale.

- Degré de maturité[22] :

  La mise en œuvre des mesures contenues dans un même paquet doit s'effectuer intégralement ; toutes doivent donc avoir atteint un même niveau de maturité, de sorte que l'ensemble des mesures qui sont regroupées en un paquet de mesures puissent être réalisées dans le cadre d'une seule décision.

- Cohérence :

  Les mesures doivent présenter une connexité de la matière et/ou des conditions spatiales.

Les mesures isolées de grande portée ainsi que leurs mesures d'accompagnement constituent en règle générale un paquet de mesures à elles seules. Les mesures isolées de plus faible portée, telles que des mesures concernant la mobilité douce, peuvent par contre être regroupées. Il incombe aux entités responsables de procéder à un assemblage judicieux des mesures[23].

Précision des notions utilisées

- Mesure (isolée) :
  Une mesure (isolée) est un projet d'infrastructure formant un tout en soi (p. ex. une ligne de tramway) et à laquelle sont éventuellement rattachées des mesures d'accompagnement.
- Paquet de mesures :
  Un paquet de mesures est un ensemble de mesures isolées liées entre elles au plan du contenu et/ou au plan spatial et parvenues à un même degré de maturité.

---

[21] La Confédération est en principe favorable à des solutions PPP et est prête à examiner des demandes en ce sens. L'important est de respecter les conditions légales. Il revient en outre au canton d'assumer les risques inhérents à un PPP.

[22] Cf. aussi à ce sujet le chapitre 4.3

[23] Lors de l'examen, de l'évaluation et de l'établissement des priorités, les mesures et les paquets de mesures sont traités de la même manière. Cela ne fait pas de différence si une mesure est une mesure isolée ou si elle est composée de plusieurs mesures.

6.5 Etablissement des priorités

Lors de l'élaboration des projets d'agglomération, les entités responsables doivent établir une hiérarchie des mesures ou paquets de mesures proposées dans leur projet. Celles-ci sont à répartir sur trois listes. Les (paquets de) mesures qui sont pertinentes pour l'agglomération et pour le projet d'agglomération, qui présentent un bon rapport coût/utilité et qui, de surcroît, peuvent être réalisées dans les quatre ans suivant l'adoption du message relatif au programme « Trafic d'agglomération » peuvent être attribuées à la liste A. Les (paquets de) mesures qui sont certes pertinentes pour l'agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent un bon rapport coût/utilité mais qui ne pourront être mises en œuvre qu'à une date ultérieure – toutefois dans un avenir plus ou moins proche – peuvent être portées sur une liste B. La Confédération recommande de classer toutes les autres mesures dans une liste C. Ces mesures sont écartées dans l'immédiat, car elles nécessitent encore d'être clarifiées et concrétisées.

La Confédération opérera, de son côté, une hiérarchisation des priorités sur l'ensemble du portefeuille de mesures. La procédure appliquée en la matière – et à laquelle peuvent aussi recourir les entités responsables pour leur propre ordonnancement – est indiquée au chapitre 4.4. Elle examinera les priorités établies par les entités responsables quant à leur plausibilité et en tiendra compte dans ses options.

6.6 Délimitation et périmètre d'application

6.6.1 Périmètre du projet d'agglomération

Dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin), le Conseil fédéral détermine quelles sont les villes et les agglomérations qui ont en principe droit à une aide financière. Il se base pour cela sur la définition en vigueur de l'Office fédéral de la statistique. L'annexe 5 dresse la liste de toutes les communes dont le périmètre se situe à l'intérieur d'une agglomération.

Peuvent évidemment aussi être intégrées dans un projet d'agglomération des communes situées hors du périmètre fixé de l'agglomération. Mais la Confédération concentre ses aides financières sur des mesures ou des parties de mesures appliquées à l'intérieur du périmètre.

6.6.2 Projets d'agglomération transfrontaliers

La Confédération ne pose pas d'exigences particulières envers les projets d'agglomération transfrontaliers. Les conditions que ces projets doivent remplir pour pouvoir être cofinancés sont les mêmes que pour les projets d'agglomération à l'intérieur du territoire national. Il incombe à l'entité responsable d'organiser le projet et d'y associer les parties transfrontalières ainsi que de veiller à une participation financière adéquate des partenaires étrangers.

Dans le cadre des procédures et des organismes habituels (comités mixtes), la Confédération est à disposition pour mettre au point et appuyer les accords internationaux nécessaires.

La Confédération peut tout à fait participer financièrement à des mesures situées complètement sur territoire étranger, à condition que celles-ci fassent partie du projet d'agglomération. Il faut pour cela apporter la preuve que l'utilité de la mesure profite principalement à la partie suisse de l'agglomération.

La transposition des exigences de la Confédération à des mesures transfrontalières et étrangères est réglée avec les entités responsables des agglomérations concernées.

6.7 Entités responsables

Les quatre tâches essentielles de l'entité responsable d'un projet d'agglomération sont les suivantes :

- Elle élabore le projet d'agglomération en y associant étroitement tous les acteurs concernés des cantons et des communes.
- Elle conclut la convention de prestations avec la Confédération.
- Elle coordonne, contrôle et garantit la réalisation du projet d'agglomération et assure son adaptation à toute modification des conditions-cadres.
- Elle rend compte à la Confédération de la mise en œuvre du projet d'agglomération.

Ce n'est pas tant la forme concrète d'organisation revêtue par l'entité responsable qui importe à la Confédération mais plutôt ses incidences. Deux de ces incidences ont un intérêt particulier pour elle : la Confédération ne veut qu'un seul interlocuteur par agglomération, et cet interlocuteur doit garantir la mise en œuvre du projet d'agglomération.

L'art. 17b, al. 1, LUMin demande à ce que les contributions fédérales aux projets d'agglomération soient versées aux cantons à l'attention de l'entité responsable. L'ARE part du principe que, dans la plupart des cas, le canton est représenté au sein de l'entité responsable et se présente comme interlocuteur vis-à-vis de la Confédération. S'il s'agit d'une entité responsable sans participation cantonale, le canton concerné doit examiner si le projet d'agglomération est compatible avec le plan directeur cantonal quant au fond et à la forme et donner son approbation, ceci avant la signature de la convention de prestations entre la Confédération et l'entité responsable.

Le DETEC laisse aux cantons le libre choix de l'organisation interne de la mise en œuvre du projet d'agglomération. Le canton peut, par exemple, assumer seul la responsabilité du projet d'agglomération et de sa réalisation. Il peut aussi confier la mise en œuvre à une autre instance et, le cas échéant, siéger au sein de cette entité responsable.

La Confédération demande également qu'un centre de contact soit désigné pour les projets d'agglomération intercantonaux. Il convient de se référer à ce sujet à la convention-

cadre intercantonale ainsi qu'au rapport de la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) « Renforcement de la collaboration dans les agglomérations transcantonales».

L'ARE organisera, au printemps 2007, un atelier de travail sur le thème des « entités responsables ».

6.8 Coordination avec la Confédération

Tout au long des vingt années de fonctionnement du fonds d'infrastructure, les projets d'agglomération qui sont soumis à la Confédération pour examen et évaluation doivent être coordonnés avec les ressources financières de la Confédération, des cantons et des communes. Seuls des projets d'agglomération réalistes et réalisables peuvent être évalués de façon cohérente.

Le DETEC planifie actuellement les infrastructures de hiérarchie supérieure. Celles-ci comprennent en particulier le programme « Elimination des goulets d'étranglement » pour le réseau des routes nationales – qui est également financé par le fonds d'infrastructure et doit être soumis au Parlement au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi –, le nouvel « Arrêté sur le réseau des routes nationales » ainsi que le « Développement futur des grands projets ferroviaires ». Lorsqu'il existe un besoin de coordination avec les projets d'agglomération, le DETEC veille à l'harmonisation de l'ensemble des projets et programmes.

Il est impératif que ces conditions-cadres sous-tendent les postulats de départ des projets d'agglomération et qu'elles soient prises en compte par les entités responsables lors de la mise au point de leur projet. La Confédération se réserve le droit de refuser des projets d'agglomération qui reposent sur des données erronées ou irréalistes, par exemple en ce qui concerne les infrastructures fédérales ou les moyens financiers disponibles. Si des incertitudes demeurent à propos de la réalisation d'une mesure relevant du domaine des infrastructures de la Confédération, il convient de démontrer que le projet d'agglomération reste cohérent même sans la mesure en question ou alors d'indiquer, à l'aide de scénarios par exemple, quelles sont les mesures qui doivent être supprimées voire quelles sont les mesures alternatives envisageables. Un autre cas de figure est celui des infrastructures nationales qui ne seront réalisées qu'à moyen ou long terme. Le projet d'agglomération doit donc présenter clairement comment il évoluera dans le temps avec et sans cette infrastructure.

Il faut relever, enfin, que la décision finale de la réalisation des projets concernant les routes nationales dans les agglomérations est du ressort du Conseil fédéral (programme « Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales »). Selon la RPT, la Confédération est également seule responsable du financement de ces projets. Aucune contribution fédérale n'est donc allouée à des projets touchant le domaine des routes nationales dans le cadre du cofinancement des projets d'agglomération respectivement dans le cadre du crédit pour le trafic d'agglomération. Cela vaut également pour des infrastructures du trafic ferroviaire à longue distance.

7 Liens avec d'autres instruments et financements

7.1 Le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Après élaboration des messages de programmes à l'attention du Conseil fédéral, il s'agira donc d'examiner si le plan sectoriel doit être adapté (cela pourrait s'avérer nécessaire notamment pour des mesures dont la réalisation serait retardée). Si tel est le cas, les adaptations devraient être soumises au Conseil fédéral pour approbation en même temps que le message relatif aux programmes.

7.2 Les plans directeurs et les plans d'affectation

Les plans directeurs et plans d'affectation remplissent différentes fonctions en rapport avec les projets d'agglomération.

7.2.1 Plans directeurs cantonaux

Le plan directeur est l'instrument central de l'aménagement du territoire. L'art. 17c LUMin pose comme condition de cofinancement du trafic d'agglomération une concordance des projets avec les plans directeurs cantonaux. La coordination avec les plans directeurs cantonaux et l'intégration des éléments significatifs du contenu du projet d'agglomération font aussi partie de l'exigence de base no 6 du manuel d'utilisation.

Les plans directeurs ont deux fonctions en rapport avec les projets d'agglomération :

- la coordination spatiale des infrastructures de transport qui relèvent du plan directeur et qui sont cofinancées par la Confédération par le biais du fonds d'infrastructure,
- la mise en œuvre de mesures visant à orienter le développement de l'urbanisation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre de l'agglomération.

Toutes les mesures relevant du plan directeur qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération ou qui servent à canaliser le développement urbain dans le sens prévu par le projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard jusqu'à la conclusion de la convention de prestations. Le déroulement formel et temporel des opérations peut largement se fonder sur la pratique actuelle.

7.2.2 Plans directeurs régionaux et plans d'affectation communaux

La mise en œuvre proprement dite des différentes mesures visant à orienter le développement de l'urbanisation ne concerne pas exclusivement le plan directeur cantonal. Elle

touche également les plans directeurs régionaux et des plans d'affectation communaux. L'état de la réalisation, le déroulement dans le temps et les responsabilités à ce niveau doivent figurer dans le projet d'agglomération.

7.3 Rapport avec les projets dits urgents

Comme mentionné au chapitre 2.3, sur les 6 milliards de francs destinés aux infrastructures du trafic d'agglomération, 2,56 milliards seront débloqués pour des projets urgents et prêts à être réalisés, et cela à la date de l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure. La liste de ces projets se trouve dans l'arrêté fédéral sur le crédit global (annexe 4).

La sélection des projets urgents et prêts à être réalisés qui seront cofinancés dès 2008 a été basée sur des critères précis (cf. le message concernant le fonds d'infrastructure[24], p. 775). Ces projets doivent, entre autres, être incorporés dans la planification d'un projet d'agglomération. Au moment où débutera leur cofinancement (probablement à partir du 1.1.2008, les travaux devant démarrer au plus tard le 31.12.2008), les projets d'agglomération seront déposés. Les projets urgents constitueront une partie de ces projets d'agglomération, c'est-à-dire qu'ils devront être traités comme l'une des mesures du projet d'agglomération.

La seule différence avec les mesures cofinancées plus tard dans le cadre des projets d'agglomération réside dans le fait que le montant de la contribution fédérale n'aura pas été fixé en fonction de l'impact du projet. Mais, vu qu'il n'était pas encore possible d'évaluer l'efficacité des projets d'agglomération au moment où le fonds d'infrastructure a été mis sur pied, ce n'est qu'ainsi que les projets urgents pouvaient être cofinancés avant 2011 déjà.

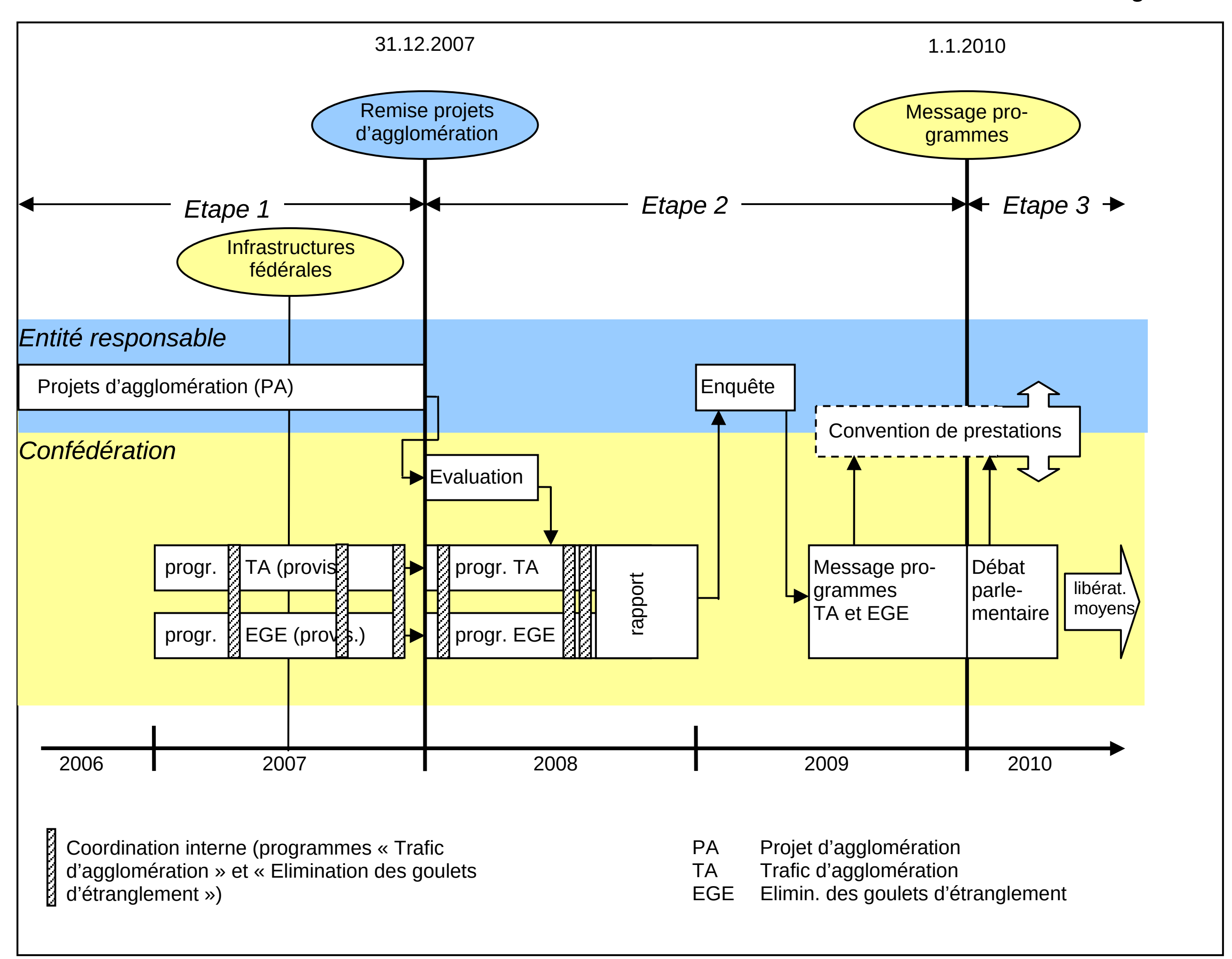
Pour la réalisation de chacun des projets urgents, il y a lieu de désigner un office fédéral (OFROU ou OFT) qui sera chargé de fixer les modalités de la mise en œuvre et du contrôle financier. Les services compétents respectifs sont mentionnés dans l'annexe 6. Le plafond des contributions est fixé par l'arrêté fédéral sur le crédit global (art. 3 et 4) et ne peut être dépassé.

[24] FF **2006** 753

8 Calendrier et déroulement des travaux à effectuer

La figure ci-après illustre le déroulement des travaux à venir et leurs interrelations jusqu'à la libération des moyens financiers pour la première période. La durée des différentes étapes a été fixée de manière assez large. Il est possible que les travaux avancent plus rapidement.

Figure 7



9 Personnes de contact

Personnes de contact à l'Office fédéral du développement territorial (ARE)	
Fonds d'infrastructure	Christian Albrecht, Andrea Lanz
Projets d'agglomération	Georg Tobler, Rolf Geiger
Plans directeurs	Claudia Guggisberg
Plan sectoriel des transports	Michel Matthey

Personnes de contact dans d'autres offices fédéraux	
Office fédéral des routes	Jean-Luc Poffet, Gottlieb Witzig
Office fédéral des transports	Pierre-André Meyrat, Markus Giger, Markus Hoenke
Office fédéral de l'environnement	Nikolaus Hilty

10 Liste des abréviations

AFF	Administration fédérale des finances
ARE	Office fédéral du développement territorial
CE	Critère d'efficacité
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
EB	Exigence de base
EGE	Elimination des goulets d'étranglement (du réseau des routes nationales)
LFInfr	Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure)
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire
M	Mesure / paquet de mesures
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OUMin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire
PA	Projet d'agglomération
PPP	Partenariat public-privé (Public Private Partnership)
TA	Trafic d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération)
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires)

11 Annexes

Annexe 1 Grille d'évaluation « Impact des projets d'agglomération »

CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport
1. Temps de déplacement avec les TP
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à rendre les transports publics plus rapides ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Réduction des temps moyens de parcours en TP, p. ex. par - des couloirs réservés aux transports publics routiers (aménagés ou électroniques) - davantage de priorité accordée aux TP routiers - une meilleure mise en réseau ▪ Réduction des temps d'attente / de correspondance, p. ex. par - une densification des cadences horaires - l'amélioration des passages pour les correspondances - une coordination optimale des horaires - des liaisons directes (lignes transversales)
2. Qualité des TP
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à accroître la qualité des TP ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Amélioration de la stabilité de l'horaire / de la ponctualité ▪ Améliorations apportées au parc des véhicules (offre de places assises, aménagements pour handicapés, propreté, sécurité) ▪ Réduction de la fréquence des changements (lignes transversales, mise en réseau) ▪ Amélioration de l'aménagement des arrêts de transport publics et des conditions de changement (attractivité des arrêts) ▪ Amélioration des systèmes d'information pour les usagers
3. Engorgements du trafic routier
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire durablement les goulets d'étranglement du réseau routier et à améliorer / maintenir la fonctionnalité de ce réseau ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Amélioration de la fluidité du trafic et des situations d'engorgement (risque d'engorgement au kilomètre et durée des engorgements), p. ex. par - l'optimisation d'un système de guidage du trafic à l'échelle régionale et locale - l'amélioration des systèmes d'information sur le trafic - une gestion du trafic (dispositifs de régulation du débit) - le transfert du trafic vers d'autres moyens de transport - la construction ou l'extension de tronçons complémentaires du réseau avec mesures d'accompagnement

4. Accessibilité
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer l'accessibilité resp. la desserte des pôles de développement économiques et d'habitat ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Amélioration du raccordement des pôles de développement au réseau de TP ▪ Accès plus rapides aux pôles de développement avec les moyens de transport individuels motorisés, avec les transports publics, à vélo et à pied
5. Intermodalité des moyens de transport
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à accroître l'attractivité des trajets associant plusieurs modes de transport ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Amélioration de l'accès des piétons et des cyclistes aux arrêts des transports publics ▪ Amélioration des transferts entre les différents modes de transport ▪ Amélioration des possibilités d'information ▪ Extension des systèmes de communauté tarifaire ▪ Amélioration des possibilités de déposer vélos et voitures à proximité des arrêts des TP
6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes)
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à améliorer l'offre dans le domaine du trafic piétonnier et cycliste ?
Indicateurs / mesures correspondantes: ▪ Réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, dense et attrayant ▪ Raccourcissement de la durée moyenne des parcours effectués à pied ou à vélo (p. ex. par des chemins directs, une réduction des temps d'attente aux installations de feux de circulation) ▪ Simplification des itinéraires par un marquage ou une signalisation appropriée et facilement compréhensible ▪ Elimination ou atténuation des risques aux endroits dangereux et là où il y a fréquemment des accidents (points noirs)

	Points (-1 à 3)[25]	Mesures antérieures (0, 1)[26]	Somme
Somme intermédiaire CE1			

[25] Pour les CE 1 à 4, les points attribuables sont les suivants :
- -1 point : impact négatif
- 0 point : impact nul
- 1 point : impact faible
- 2 points : impact suffisant
- 3 points : impact important

[26] Les mesures entreprises antérieurement peuvent bénéficier au plus d'un point supplémentaire. 0 point signifie qu'aucune mesure préliminaire n'a été prise dans le domaine en question.

CE2 : Encouragement de la densification urbaine

1. Concentration d'activités dans les pôles urbains ou de développement

A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à concentrer la population, les emplois et en particulier les installations à forte fréquentation dans les pôles urbains resp. dans les pôles de développement ?

Indicateurs / mesures correspondantes:

- Augmentation du nombre d'habitants et de la densité de population dans les zones à forte centralité, p. ex. par
  - une promotion active de l'habitat dans les lieux bénéficiant d'une situation centrale
  - des mesures d'encouragement en faveur de la reconversion des friches industrielles
- Augmentation du nombre d'habitants et d'emplois dans la zone d'influence des principaux arrêts des transports publics, p. ex. par
  - des mesures préparatoires d'aménagement des zones concernées, y compris des friches industrielles
  - des mesures actives visant à encourager l'implantation d'activités dans des pôles de développement déterminés (habitat et travail)
- Réduction de nouvelles mise en zone à bâtir à l'écart des réseaux de transport publics, p. ex. par
  - des critères clairs concernant la desserte de nouvelles zones à bâtir par les transports publics
- Réduction des zones à bâtir (de réserve) par habitant, p. ex. par
  - une obligation de compensation lors de nouvelles mises en zone

2. Urbanisme et qualité de vie

A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à une revalorisation urbanistique et à une amélioration de la qualité de la vie ?

Indicateurs:

- Augmentation de la qualité urbanistique du milieu bâti
- Maintien des structures urbanistiques dignes d'être conservées et développement des centres urbains
- Extension des zones de modération du trafic et des zones de rencontre
- Mise en valeur des espaces extérieurs et des espaces libres en milieu bâti
- Amélioration de la sécurité dans l'espace public

3. Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties

A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire l'effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties ?

Indicateurs:

- Diminution du volume du trafic individuel motorisé
- Amélioration des temps de traversée des flux de trafic piétons et cyclistes (phases vertes)
- Diminution de la longueur des tronçons de voies de communication à effet de coupure
- Augmentation des surfaces réservées au trafic piétonnier et cycliste dans l'espace public

	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE2			

CE3 : Augmentation de la sécurité du trafic			
1. Augmentation générale de la sécurité			
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération (régulation du trafic, aménagement des axes de transport, adaptations du réseau, etc.) contribuent-elles à réduire la fréquence des accidents (en tenant compte du nombre de morts, du nombre de blessés et des dégâts matériels par année) ?			
	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE3			

CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources			
1. Nuisances sonores du rail et de la route			
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire les nuisances sonores du rail et de la route (réduction différenciée selon le nombre de personnes concernées) ?			
2. Pollution de l'air			
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire la pollution de l'air (PM10, NOx, ozone) ?			
3. Climat / émissions de CO2			
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à réduire les émissions de CO2 et à agir positivement sur le climat ?			
4. Consommation de surface			
Quelle est l'étendue des surfaces requises par les mesures (ou paquets de mesures) prévues dans le projet d'agglomération ? A quel point les mesures (ou paquets de mesures) contribuent-elles à réduire la consommation de surface ?			
5. Effet de morcellement des espaces naturels			
A quel point les mesures (ou paquets de mesures) du projet d'agglomération contribuent-elles à sauvegarder, à revaloriser et à recréer des réseaux écologiques proches de l'état naturel ?			
	Points (-1 à 3)	Mesures antérieures (0, 1)	Somme
Somme intermédiaire CE4			

Impact global	
CE 1 : (mesures antérieures comprises)	
CE 2 : (mesures antérieures comprises)	
CE 3 : (mesures antérieures comprises)	
CE 4 : (mesures antérieures comprises)	
SOMME DES CRITERES D'EFFICACITE 1 à 4 (« UTILITE »)	

Rapport coût/utilité	
Quel est le rapport entre les coûts du projet d'agglomération et son utilité (somme des CE 1 à 4) ?	

Annexe 2 Etablissement des priorités – Critère « Rapport coût-utilité »

Critère d'efficacité	**Indicateurs**	**Points**
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1. Temps de déplacement en TP 2. Qualité des TP 3. Engorgements du trafic routier 4. Accessibilité 5. Intermodalité des moyens de transport 6. Qualité des déplacements non motorisés (piétons et cyclistes)	Ensemble du CE1 : -1 à 3 points
CE2: Encouragement de la densification urbaine	1. Concentration des activités sur des pôles 2. Urbanisme et qualité de vie 3. Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Ensemble du CE2 : -1 à 3 points
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1. Fréquence des accidents 2. Nombre de morts par année 3. Nombre de blessés par année 4. Dégâts matériels par année	Ensemble du CE3 : -1 à 3 points
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques	1. Nuisances sonores rail et route 2. Pollution de l'air 3. Climat / émissions de CO_2 4. Consommation de surface 5. Effet de morcellement des espaces naturels	Ensemble du CE4 : -1 à 3 points
Somme des CE 1 à 4 (indicateur de l'utilité du projet)		-4 à 12 points

Annexe 3 Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure

Loi fédérale

sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

(Loi sur le fonds d'infrastructure, LFInfr)

du 6 octobre 2006

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 86, al. 3, et 173, al. 2, de la Constitution (Cst.)[27],
vu le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005[28],

arrête:

Art. 1 Fonds

1 Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération. Il est doté d'une comptabilité propre.

2 Il sert à financer:

a. l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à l'art. 197, ch. 3, Cst.;

b. l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales;

c. des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations;

d. des contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Art. 2 Alimentation

1 Le fonds d'infrastructure est alimenté:

a. par un premier versement de 2,6 milliards de francs prélevés sur l'état du financement spécial du trafic routier, en date de l'entrée en vigueur de la présente loi;

---

27 RS **101**

28 FF **2006** 753

b. chaque année par une partie des produits nets prévus à l'art. 86, al. 3, Cst. et alloués par l'Assemblée fédérale dans le budget.

2 Le premier versement est exclusivement destiné au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. a, b et d. Les tâches prévues à l'art. 1, al. 2, let. c, sont financées par les versements annuels selon l'art. 2, al. 1, let. b.

3 Les versements au fonds d'infrastructure sont définis de manière à ce que les tâches financées par le fonds et les autres tâches prévues à l'art. 86, al. 3, Cst. disposent de moyens suffisants.

Art. 3 Crédit global

En même temps que l'adoption de la présente loi, l'Assemblée fédérale arrête un crédit global et l'affecte aux tâches prévues à l'art. 1, al. 2.

Art. 4 Utilisation des moyens

1 Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives.

2 L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui:

a. intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients;

b. donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures;

c. tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics;

d. englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement;

e. vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays.

Art. 5 Achèvement du réseau des routes nationales

1 Le réseau des routes nationales doit être achevé pour l'essentiel d'ici à 2015. Le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés.

2 L'Assemblée fédérale alloue les moyens nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales pour l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 6 Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales

1 Les goulets d'étranglement au sens de la présente loi sont les tronçons du réseau existant des routes nationales sur lesquels des surcharges limitent de manière durable la capacité de fonctionnement de l'ensemble du réseau.

2 Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente loi.

3 Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

Art. 7 Trafic d'agglomération

1 L'Assemblée fédérale désigne les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés; elle alloue les moyens nécessaires à leur financement pour l'entrée en vigueur de la présente loi. Le droit à ces fonds s'éteint si la phase de la mise en œuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008.

2 Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17*a* à 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire[29].

3 Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération.

4 Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

5 Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

6 Les investissements dans les infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés par les instruments prévus par la législation sur les chemins de fer. Les contributions selon la présente loi sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route.

7 Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires de ce matériel.

Art. 8 Routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques

1 Les prestations de la Confédération en faveur des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques sont versées sous la forme de montants forfaitaires. Ces derniers sont calculés en fonction de la longueur des routes.

2 Le Conseil fédéral désigne les cantons bénéficiaires.

29 RS **725.116.2**

Art. 9 Endettement et intérêts

[1] Le fonds ne doit pas s'endetter.

[2] Les liquidités ne portent pas intérêt.

Art. 10 Procédure de prélèvement

L'Assemblée fédérale arrête chaque année dans le budget les crédits budgétaires destinés au financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, sous la forme d'un arrêté fédéral distinct.

Art. 11 Comptes du fonds

[1] Les comptes du fonds comprennent le compte de résultat et le bilan.

[2] Le compte de résultat présente:

a. les recettes, composées des versements prévus à l'art. 2 et de la capitalisation des extensions des routes nationales en construction;

b. les dépenses, composées des prélèvements pour le financement des tâches prévues à l'art. 1, al. 2, et du report dans le bilan de la Confédération des extensions des routes nationales achevées.

[3] Le bilan présente les liquidités, les extensions des routes nationales en construction et le capital de dotation.

Art. 12 Adoption des comptes et planification financière

[1] Le Conseil fédéral soumet chaque année les comptes du fonds à l'Assemblée fédérale, qui les approuve par un arrêté fédéral simple.

[2] Il établit une planification financière et la soumet à l'Assemblée fédérale avec le budget.

Art. 13 Dissolution du fonds

Le Conseil fédéral dissout le fonds dès que le réseau des routes nationales et les programmes prévus aux art. 6 et 7 sont achevés, mais au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il peut prolonger ce délai de cinq ans au plus. Le solde du fonds est affecté au financement spécial du trafic routier.

Art. 14 Mesures en faveur des régions de montagne et des régions périphériques dépassant le cadre du fonds d'infrastructure

[1] Les moyens supplémentaires dont les cantons disposent après l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) à partir de 2008 sont affectés au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. L'art. 8 est applicable.

[2] S'il n'y a pas d'augmentation des recettes de la RPLP à partir de 2008 ou que celle-ci n'est que partielle, le financement sera assuré par le fonds d'infrastructure.

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit global prévu à l'art. 3 de la somme correspondante.

3 A l'entrée en vigueur de la loi du 6 octobre 2006 concernant l'adoption et la modification d'actes dans le cadre de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)[30], le Conseil fédéral calcule les montants globaux affectés aux routes principales en accordant au facteur de l'altitude et du caractère de route de montagne un poids quatre fois plus élevé qu'aux autres facteurs.

4 Les contributions pour le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire dans les régions de montagne et dans les régions périphériques sont garanties par les outils de financement de la législation sur les chemins de fer.

Art. 15 Financement des investissements déjà réalisés

Les moyens du fonds d'infrastructure peuvent servir à financer des investissements destinés aux infrastructures ferroviaires pour le trafic d'agglomération, conformément à l'art. 7, al. 1, et réalisés avant l'entrée en vigueur de la loi. Ces montants sont imputés au financement prévu par la Confédération.

Art. 16 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

Art. 17 Coordination de l'entrée en vigueur

Si la RPT du 6 octobre 2006[31] n'entre pas en vigueur au plus tard avec la présente loi, celle-ci entre en vigueur avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire[32] telles qu'elles figurent dans l'annexe.

Art. 18 Référendum et entrée en vigueur

1 La présente loi est sujette au référendum.

2 Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 6 octobre 2006

Le président: Rolf Büttiker
Le secrétaire: Christoph Lanz

Conseil national, 6 octobre 2006

Le président: Claude Janiak
Le secrétaire: Ueli Anliker

Date de publication: 17 octobre 2006[33]

Délai référendaire: 25 janvier 2007

30 FF **2006** …
31 FF **2006** …
32 RS **725.116.2**
33 FF **2006** ...

Annexe
(art. 17)

Modification du droit en vigueur

La loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire[34] est modifiée comme suit:

Titre précédant l'art. 17a

Chapitre 4*a* Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations

Art. 17a But

1 La Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations.

2 Les contributions de la Confédération sont versées pour financer l'aménagement de l'infrastructure au profit des routes, du rail et de la mobilité douce.

3 Des contributions peuvent également être versées pour financer les mesures correspondantes prises à l'étranger dans les régions frontalières.

4 Les contributions d'exploitation sont exclues.

Art. 17b Ayants droit

1 Les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables. Ces derniers sont constitués selon le droit cantonal.

2 Le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions après avoir entendu les cantons. Il s'appuie pour ce faire sur la définition de l'Office fédéral de la statistique.

3 Les contributions aux infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont versées aux entreprises de transport par l'intermédiaire des instruments de financement prévus dans la législation sur les chemins de fer. La contribution accordée à l'organisme responsable est réduite en conséquence.

Art. 17c Conditions

Des contributions peuvent être versées si les organismes responsables prouvent dans le projet d'agglomération que:

a. les projets prévus s'inscrivent dans une planification globale des transports et sont harmonisés avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et

---

34 RS **725.116.2**

avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeurs cantonaux;

b. les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux;

c. le financement résiduel des investissements pour les projets prévus est dûment garanti et les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables;

d. les investissements pour les projets prévus ont un effet global positif.

Art. 17d Montant des contributions

[1] Les contributions sont calculées d'après l'efficacité globale des projets d'agglomération. Elles s'élèvent à 50 % au plus des frais pris en compte.

[2] L'efficacité globale correspond au rapport entre le coût et les objectifs suivants:

a. amélioration de la qualité du système de transports;

b. développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;

c. réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;

d. accroissement de la sécurité du trafic.

[3] La priorité est donnée aux projets d'agglomération qui contribuent à résoudre les problèmes de transport et d'environnement les plus importants.

Annexe 4 Arrêté fédéral concernant le crédit global

Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

du 4 octobre 2006

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les art. 3, 5, 7 et 8 de la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFInfr)[35],
vu le message du Conseil fédéral du 2 décembre 2005[36],

arrête:

Art. 1

1 Un crédit global de 20,8 milliards de francs (état des prix en 2005, compte non tenu du renchérissement ni de la TVA) est ouvert pour l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement de ce réseau, les contributions de la Confédération aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations et les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

2 Ce crédit est réparti entre les différentes tâches comme suit:

	Tâche	Investissements en millions de francs		
		Allocation pour la 1re période	Périodes suivantes (bloqué)	Total
a.	Achèvement du réseau des routes nationales	8500	0	8500
b.	Elimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales	0	5500	5500
c.	Amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations	2559	3441	6000
d.	Contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques	800	0	800

35 RS …; RO … (FF **2006** 811)
36 FF **2006** 753

Art. 2

Les moyens nécessaires à l’achèvement du réseau des routes nationales sont alloués.

Art. 3

Les contributions maximales suivantes (hors renchérissement et hors TVA) sont allouées pour les projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d’agglomération:

		Projets	Contribution du fonds d’infrastructure (en millions de francs)
a.	ZH	Ligne de la vallée de la Glatt, étapes 2 et 3	253,5
b.	ZH	Tramway Zurich Ouest	75
c.	BE	Tramway Berne Ouest	65
d.	BE	Place du Wankdorf et prolongement de la ligne de tramway	40
e.	LU	Doublement des voies et tracé en souterrain du chemin de fer de la Zentralbahn	111
f.	ZG	RER de Zoug, 1re extension partielle	25
g.	ZG	Construction de la nouvelle route cantonale no 4 «Accès nord»	35
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	67,5
i.	SO	Désengorgement de la région d’Olten	128
j.	BS	Modification de la ligne de tramway de St-Johann / Pro Volta	9,1
k.	BS	Prolongement des lignes de tramways pour St-Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	39,5
l.	BL	Gare de Dornach Arlesheim/doublement de la voie à Stollenrain	11
m.	BL	H2 Pratteln - Liestal	137,5
n.	AG	Wynental et Suhrentalbahn (WSB): mise en site propre entre Suhr et Aarau	40
o.	TG	Route de délestage passant sous Frauenfeld (F21)	25
p.	VD	Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	120
q.	VD	Gare de Prilly-Malley, Réseau express vaudois (REV)	40
r.	VD	Aménagement requis par le réseau TL 2008	20
s.	GE	Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	210
t.	GE	Tramway Onex–Bernex	90

Art. 4

Les montants maximaux suivants (hors renchérissement et hors TVA) sont alloués aux projets d'infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés:

	Projet	Contribution du fonds d'infrastructure (en millions de francs)
a.	Ligne transversale de Zurich (DML), RER, 1re étape	400
b.	Raccordement ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV)	67
c.	Raccordement ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	550

Art. 5

Les montants sont alloués aux routes principales dans les régions de montagne et dans les régions périphériques.

Art. 6

Le Conseil fédéral gère le crédit global. Il peut notamment augmenter ce crédit global et les différentes contributions maximales en fonction du renchérissement dûment établi et de l'augmentation de la TVA.

Art. 7

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum.

Conseil des Etats, 2 octobre 2006

Le président: Rolf Büttiker
Le secrétaire: Christoph Lanz

Conseil national, 4 octobre 2006

Le président: Claude Janiak
Le secrétaire: Ueli Anliker

Annexe 5 Liste des villes et des agglomérations selon la définition de l'Office fédéral de la statistique

(Etat 2005 – le cas échéant, certaines fusions de communes ne sont pas encore prises en compte)

Numéro de la commune	Canton	Nom de l'agglomération / de la ville isolée	Numéro de l'agglo-mération 2000
		Wetzikon-Pfäffikon (ZH)	
0111	ZH	Bäretswil	0121
0117	ZH	Hinwil	0121
0121	ZH	Wetzikon (ZH)	0121
0173	ZH	Hittnau	0121
0177	ZH	Pfäffikon	0121
		Winterthur	
0031	ZH	Henggart	0230
0215	ZH	Dättlikon	0230
0216	ZH	Dinhard	0230
0219	ZH	Elsau	0230
0221	ZH	Hettlingen	0230
0223	ZH	Neftenbach	0230
0224	ZH	Pfungen	0230
0225	ZH	Rickenbach (ZH)	0230
0227	ZH	Seuzach	0230
0229	ZH	Wiesendangen	0230
0230	ZH	Winterthur	0230
0231	ZH	Zell (ZH)	0230
		Zürich	
0001	ZH	Aeugst am Albis	0261
0002	ZH	Affoltern am Albis	0261
0003	ZH	Bonstetten	0261
0005	ZH	Hedingen	0261
0007	ZH	Knonau	0261
0009	ZH	Mettmenstetten	0261
0010	ZH	Obfelden	0261
0011	ZH	Ottenbach	0261
0013	ZH	Stallikon	0261
0014	ZH	Wettswil am Albis	0261
0051	ZH	Bachenbülach	0261
0052	ZH	Bassersdorf	0261
0053	ZH	Bülach	0261
0054	ZH	Dietlikon	0261
0055	ZH	Eglisau	0261
0056	ZH	Embrach	0261
0057	ZH	Freienstein-Teufen	0261
0058	ZH	Glattfelden	0261
0059	ZH	Hochfelden	0261
0060	ZH	Höri	0261
0061	ZH	Hüntwangen	0261
0062	ZH	Kloten	0261
0063	ZH	Lufingen	0261
0064	ZH	Nürensdorf	0261
0066	ZH	Opfikon	0261

Numéro de la commune	Canton	Nom de l'agglomération / de la ville isolée	Numéro de l'agglo-mération 2000
0067	ZH	Rafz	0261
0068	ZH	Rorbas	0261
0069	ZH	Wallisellen	0261
0070	ZH	Wasterkingen	0261
0071	ZH	Wil (ZH)	0261
0072	ZH	Winkel	0261
0082	ZH	Boppelsen	0261
0083	ZH	Buchs (ZH)	0261
0084	ZH	Dällikon	0261
0085	ZH	Dänikon	0261
0086	ZH	Dielsdorf	0261
0087	ZH	Hüttikon	0261
0088	ZH	Neerach	0261
0089	ZH	Niederglatt	0261
0090	ZH	Niederhasli	0261
0091	ZH	Niederweningen	0261
0092	ZH	Oberglatt	0261
0093	ZH	Oberweningen	0261
0094	ZH	Otelfingen	0261
0095	ZH	Regensberg	0261
0096	ZH	Regensdorf	0261
0097	ZH	Rümlang	0261
0098	ZH	Schleinikon	0261
0099	ZH	Schöfflisdorf	0261
0100	ZH	Stadel	0261
0101	ZH	Steinmaur	0261
0102	ZH	Weiach	0261
0112	ZH	Bubikon	0261
0115	ZH	Gossau (ZH)	0261
0116	ZH	Grüningen	0261
0119	ZH	Seegräben	0261
0131	ZH	Adliswil	0261
0133	ZH	Horgen	0261
0135	ZH	Kilchberg (ZH)	0261
0136	ZH	Langnau am Albis	0261
0137	ZH	Oberrieden	0261
0138	ZH	Richterswil	0261
0139	ZH	Rüschlikon	0261
0141	ZH	Thalwil	0261
0142	ZH	Wädenswil	0261
0151	ZH	Erlenbach (ZH)	0261
0152	ZH	Herrliberg	0261
0153	ZH	Hombrechtikon	0261
0154	ZH	Küsnacht (ZH)	0261
0155	ZH	Männedorf	0261

0156	ZH	Meilen	0261
0157	ZH	Oetwil am See	0261
0158	ZH	Stäfa	0261
0159	ZH	Uetikon am See	0261
0160	ZH	Zumikon	0261
0161	ZH	Zollikon	0261
0172	ZH	Fehraltorf	0261
0174	ZH	Illnau-Effretikon	0261
0175	ZH	Kyburg	0261
0176	ZH	Lindau	0261
0178	ZH	Russikon	0261
0191	ZH	Dübendorf	0261
0192	ZH	Egg	0261
0193	ZH	Fällanden	0261
0194	ZH	Greifensee	0261
0195	ZH	Maur	0261
0196	ZH	Mönchaltorf	0261
0197	ZH	Schwerzenbach	0261
0198	ZH	Uster	0261
0199	ZH	Volketswil	0261
0200	ZH	Wangen-Brüttisellen	0261
0213	ZH	Brütten	0261
0241	ZH	Aesch bei Birmensdorf	0261
0242	ZH	Birmensdorf (ZH)	0261
0243	ZH	Dietikon	0261
0244	ZH	Geroldswil	0261
0245	ZH	Oberengstringen	0261
0246	ZH	Oetwil an der Limmat	0261
0247	ZH	Schlieren	0261
0248	ZH	Uitikon	0261
0249	ZH	Unterengstringen	0261
0250	ZH	Urdorf	0261
0251	ZH	Weiningen (ZH)	0261
0261	ZH	Zürich	0261
1321	SZ	Feusisberg	0261
1322	SZ	Freienbach	0261
1323	SZ	Wollerau	0261
4022	AG	Bellikon	0261
4023	AG	Bergdietikon	0261
4030	AG	Killwangen	0261
4034	AG	Neuenhof	0261
4036	AG	Oberehrendingen	0261
4039	AG	Remetschwil	0261
4040	AG	Spreitenbach	0261
4043	AG	Unterehrendingen	0261
4048	AG	Würenlos	0261
4061	AG	Arni (AG)	0261
4062	AG	Berikon	0261
4063	AG	Bremgarten (AG)	0261
4066	AG	Eggenwil	0261
4067	AG	Fischbach-Göslikon	0261
4069	AG	Hermetschwil-Staffeln	0261
4071	AG	Jonen	0261
4073	AG	Oberlunkhofen	0261
4074	AG	Oberwil-Lieli	0261
4075	AG	Rudolfstetten-Friedlisberg	0261
4079	AG	Unterlunkhofen	0261
4081	AG	Widen	0261
4083	AG	Zufikon	0261
4084	AG	Islisberg	0261
4238	AG	Rottenschwil	0261
4308	AG	Kaiserstuhl	0261
		Bern	
0307	BE	Meikirch	0351
0311	BE	Schüpfen	0351
0351	BE	Bern	0351
0352	BE	Bolligen	0351
0353	BE	Bremgarten bei Bern	0351
0354	BE	Kirchlindach	0351
0355	BE	Köniz	0351
0356	BE	Muri bei Bern	0351
0358	BE	Stettlen	0351
0359	BE	Vechigen	0351
0360	BE	Wohlen bei Bern	0351
0361	BE	Zollikofen	0351
0362	BE	Ittigen	0351
0363	BE	Ostermundigen	0351
0403	BE	Bäriswil	0351
0536	BE	Diemerswil	0351
0538	BE	Fraubrunnen	0351
0539	BE	Grafenried	0351
0540	BE	Jegenstorf	0351
0543	BE	Mattstetten	0351
0544	BE	Moosseedorf	0351
0546	BE	Münchenbuchsee	0351
0549	BE	Schalunen	0351
0551	BE	Urtenen	0351
0608	BE	Grosshöchstetten	0351
0612	BE	Konolfingen	0351
0616	BE	Münsingen	0351
0618	BE	Niederwichtrach	0351
0621	BE	Oberwichtrach	0351
0623	BE	Rubigen	0351
0627	BE	Worb	0351
0630	BE	Allmendingen	0351
0631	BE	Trimstein	0351
0663	BE	Frauenkappelen	0351
0667	BE	Laupen	0351
0670	BE	Neuenegg	0351
0861	BE	Belp	0351
0869	BE	Kaufdorf	0351
0870	BE	Kehrsatz	0351
0884	BE	Toffen	0351
2295	FR	Bösingen	0351
2305	FR	Schmitten (FR)	0351
2309	FR	Wünnewil-Flamatt	0351

		Biel/Bienne	
0371	BE	Biel/Bienne	0371
0372	BE	Evilard	0371
0384	BE	Busswil bei Büren	0371
0392	BE	Pieterlen	0371
0440	BE	Plagne	0371
0447	BE	Vauffelin	0371
0731	BE	Aegerten	0371
0732	BE	Bellmund	0371
0733	BE	Brügg	0371
0739	BE	Ipsach	0371
0742	BE	Mörigen	0371
0743	BE	Nidau	0371
0744	BE	Orpund	0371
0745	BE	Port	0371
0746	BE	Safnern	0371
0747	BE	Scheuren	0371
0748	BE	Schwadernau	0371
0749	BE	Studen	0371
0750	BE	Sutz-Lattrigen	0371
0752	BE	Tüscherz-Alfermée	0371
0755	BE	Worben	0371
		Burgdorf	
0401	BE	Aefligen	0404
0404	BE	Burgdorf	0404
0412	BE	Kirchberg (BE)	0404
0415	BE	Lyssach	0404
0418	BE	Oberburg	0404
0420	BE	Rüdtligen-Alchenflüh	0404
		Interlaken	
0572	BE	Bönigen	0581
0577	BE	Gsteigwiler	0581
0581	BE	Interlaken	0581
0587	BE	Matten bei Interlaken	0581
0590	BE	Ringgenberg (BE)	0581
0593	BE	Unterseen	0581
0594	BE	Wilderswil	0581
		Thun	
0768	BE	Spiez	0942
0883	BE	Seftigen	0942
0885	BE	Uttigen	0942
0928	BE	Heimberg	0942
0929	BE	Hilterfingen	0942
0934	BE	Oberhofen am Thunersee	0942
0939	BE	Steffisburg	0942
0941	BE	Thierachern	0942
0942	BE	Thun	0942
0944	BE	Uetendorf	0942
		Luzern	
1024	LU	Emmen	1061
1040	LU	Rothenburg	1061
1051	LU	Adligenswil	1061
1052	LU	Buchrain	1061
1053	LU	Dierikon	1061
1054	LU	Ebikon	1061
1055	LU	Gisikon	1061
1057	LU	Honau	1061
1058	LU	Horw	1061
1059	LU	Kriens	1061
1060	LU	Littau	1061
1061	LU	Luzern	1061
1063	LU	Meggen	1061
1065	LU	Root	1061
1067	LU	Udligenswil	1061
1331	SZ	Küssnacht am Rigi	1061
1507	NW	Hergiswil (NW)	1061
		Lachen	
1341	SZ	Altendorf	1344
1342	SZ	Galgenen	1344
1344	SZ	Lachen	1344
1345	SZ	Reichenburg	1344
1346	SZ	Schübelbach	1344
1347	SZ	Tuggen	1344
1349	SZ	Wangen (SZ)	1344
		Schwyz	
1364	SZ	Ingenbohl	1372
1372	SZ	Schwyz	1372
1373	SZ	Steinen	1372
		Stans	
1501	NW	Beckenried	1509
1502	NW	Buochs	1509
1505	NW	Ennetbürgen	1509
1506	NW	Ennetmoos	1509
1508	NW	Oberdorf (NW)	1509
1509	NW	Stans	1509
1510	NW	Stansstad	1509
		Zug	
1701	ZG	Baar	1711
1702	ZG	Cham	1711
1703	ZG	Hünenberg	1711
1705	ZG	Neuheim	1711
1706	ZG	Oberägeri	1711
1707	ZG	Risch	1711
1708	ZG	Steinhausen	1711
1709	ZG	Unterägeri	1711
1710	ZG	Walchwil	1711
1711	ZG	Zug	1711
		Bulle	
2125	FR	Bulle	2125
2131	FR	Echarlens	2125
2140	FR	Marsens	2125
2143	FR	Morlon	2125
2145	FR	Le Pâquier (FR)	2125
2148	FR	Riaz	2125
2154	FR	La Tour-de-Trême	2125
2160	FR	Vuadens	2125

2161	FR	Vuippens	2125
		Fribourg	
2171	FR	Arconciel	2196
2174	FR	Avry-sur-Matran	2196
2175	FR	Belfaux	2196
2176	FR	Bonnefontaine	2196
2180	FR	La Corbaz	2196
2181	FR	Corjolens	2196
2182	FR	Cormagens	2196
2183	FR	Corminboeuf	2196
2184	FR	Corpataux-Magnedens	2196
2186	FR	Cottens (FR)	2196
2188	FR	Ecuvillens	2196
2189	FR	Ependes (FR)	2196
2190	FR	Essert (FR)	2196
2192	FR	Farvagny	2196
2194	FR	Ferpicloz	2196
2196	FR	Fribourg	2196
2197	FR	Givisiez	2196
2198	FR	Granges-Paccot	2196
2200	FR	Grolley	2196
2202	FR	Lentigny	2196
2203	FR	Lossy-Formangueires	2196
2204	FR	Lovens	2196
2206	FR	Marly	2196
2208	FR	Matran	2196
2210	FR	Montévraz	2196
2211	FR	Neyruz (FR)	2196
2214	FR	Oberried (FR)	2196
2215	FR	Onnens (FR)	2196
2219	FR	Posieux	2196
2220	FR	Praroman	2196
2222	FR	Rossens (FR)	2196
2225	FR	Senèdes	2196
2228	FR	Villars-sur-Glâne	2196
2230	FR	Villarsel-sur-Marly	2196
2232	FR	Zénauva	2196
2253	FR	Courtaman	2196
2254	FR	Courtepin	2196
2272	FR	Misery-Courtion	2196
2293	FR	Düdingen	2196
2294	FR	Giffers	2196
2306	FR	Tafers	2196
2307	FR	Tentlingen	2196
		Grenchen	
0387	BE	Lengnau (BE)	2546
2543	SO	Bettlach	2546
2546	SO	Grenchen	2546
		Olten-Zofingen	
2401	SO	Egerkingen	2581
2402	SO	Härkingen	2581
2404	SO	Neuendorf	2581
2405	SO	Niederbuchsiten	2581
2406	SO	Oberbuchsiten	2581
2493	SO	Lostorf	2581
2497	SO	Obergösgen	2581
2500	SO	Trimbach	2581
2501	SO	Winznau	2581
2571	SO	Boningen	2581
2572	SO	Däniken	2581
2573	SO	Dulliken	2581
2578	SO	Gunzgen	2581
2579	SO	Hägendorf	2581
2580	SO	Kappel (SO)	2581
2581	SO	Olten	2581
2582	SO	Rickenbach (SO)	2581
2584	SO	Starrkirch-Wil	2581
2586	SO	Wangen bei Olten	2581
4271	AG	Aarburg	2581
4274	AG	Brittnau	2581
4278	AG	Mühlethal	2581
4280	AG	Oftringen	2581
4282	AG	Rothrist	2581
4285	AG	Strengelbach	2581
4289	AG	Zofingen	2581
		Solothurn	
0556	BE	Zielebach	2601
2513	SO	Biberist	2601
2517	SO	Derendingen	2601
2519	SO	Gerlafingen	2601
2520	SO	Halten	2601
2523	SO	Horriwil	2601
2525	SO	Kriegstetten	2601
2526	SO	Lohn-Ammannsegg	2601
2527	SO	Luterbach	2601
2528	SO	Obergerlafingen	2601
2529	SO	Oekingen	2601
2530	SO	Recherswil	2601
2532	SO	Subingen	2601
2534	SO	Zuchwil	2601
2541	SO	Balm bei Günsberg	2601
2542	SO	Bellach	2601
2544	SO	Feldbrunnen-St. Niklaus	2601
2548	SO	Hubersdorf	2601
2550	SO	Langendorf	2601
2551	SO	Lommiswil	2601
2553	SO	Oberdorf (SO)	2601
2554	SO	Riedholz	2601
2555	SO	Rüttenen	2601
2601	SO	Solothurn	2601
		Basel	
2471	SO	Bättwil	2701
2472	SO	Büren (SO)	2701
2473	SO	Dornach	2701
2474	SO	Gempen	2701
2475	SO	Hochwald	2701

2476	SO	Hofstetten-Flüh	2701
2478	SO	Nuglar-St. Pantaleon	2701
2479	SO	Rodersdorf	2701
2481	SO	Witterswil	2701
2613	SO	Breitenbach	2701
2618	SO	Himmelried	2701
2701	BS	Basel	2701
2702	BS	Bettingen	2701
2703	BS	Riehen	2701
2761	BL	Aesch (BL)	2701
2762	BL	Allschwil	2701
2763	BL	Arlesheim	2701
2764	BL	Biel-Benken	2701
2765	BL	Binningen	2701
2766	BL	Birsfelden	2701
2767	BL	Bottmingen	2701
2768	BL	Ettingen	2701
2769	BL	Münchenstein	2701
2770	BL	Muttenz	2701
2771	BL	Oberwil (BL)	2701
2772	BL	Pfeffingen	2701
2773	BL	Reinach (BL)	2701
2774	BL	Schönenbuch	2701
2775	BL	Therwil	2701
2781	BL	Blauen	2701
2782	BL	Brislach	2701
2785	BL	Duggingen	2701
2786	BL	Grellingen	2701
2787	BL	Laufen	2701
2789	BL	Nenzlingen	2701
2791	BL	Röschenz	2701
2792	BL	Wahlen	2701
2793	BL	Zwingen	2701
2822	BL	Augst	2701
2823	BL	Bubendorf	2701
2824	BL	Frenkendorf	2701
2825	BL	Füllinsdorf	2701
2826	BL	Giebenach	2701
2828	BL	Lausen	2701
2829	BL	Liestal	2701
2830	BL	Lupsingen	2701
2831	BL	Pratteln	2701
2832	BL	Ramlinsburg	2701
2833	BL	Seltisberg	2701
2834	BL	Ziefen	2701
2842	BL	Böckten	2701
2845	BL	Diepflingen	2701
2846	BL	Gelterkinden	2701
2849	BL	Itingen	2701
2856	BL	Ormalingen	2701
2860	BL	Rünenberg	2701
2861	BL	Sissach	2701
2862	BL	Tecknau	2701
2863	BL	Tenniken	2701
2864	BL	Thürnen	2701
2869	BL	Zunzgen	2701
2881	BL	Arboldswil	2701
2886	BL	Hölstein	2701
2887	BL	Lampenberg	2701
2891	BL	Niederdorf	2701
2892	BL	Oberdorf (BL)	2701
4252	AG	Kaiseraugst	2701
4253	AG	Magden	2701
4254	AG	Möhlin	2701
4255	AG	Mumpf	2701
4258	AG	Rheinfelden	2701
4260	AG	Stein (AG)	2701
4261	AG	Wallbach	2701
4263	AG	Zeiningen	2701
		Schaffhausen	
0025	ZH	Dachsen	2939
0027	ZH	Feuerthalen	2939
0029	ZH	Flurlingen	2939
0034	ZH	Laufen-Uhwiesen	2939
2903	SH	Löhningen	2939
2914	SH	Büttenhardt	2939
2915	SH	Dörflingen	2939
2917	SH	Lohn (SH)	2939
2919	SH	Stetten (SH)	2939
2920	SH	Thayngen	2939
2932	SH	Beringen	2939
2937	SH	Neuhausen am Rheinfall	2939
2939	SH	Schaffhausen	2939
		St. Gallen	
3001	AR	Herisau	3203
3007	AR	Waldstatt	3203
3023	AR	Speicher	3203
3024	AR	Teufen (AR)	3203
3203	SG	St. Gallen	3203
3204	SG	Wittenbach	3203
3214	SG	Mörschwil	3203
3402	SG	Flawil	3203
3441	SG	Andwil (SG)	3203
3442	SG	Gaiserwald	3203
3443	SG	Gossau (SG)	3203
		Heerbrugg	
3231	SG	Au (SG) [Heerbrugg]	3231
3232	SG	Balgach	3231
3233	SG	Berneck	3231
3234	SG	Diepoldsau	3231
3236	SG	St. Margrethen	3231
3238	SG	Widnau	3231
3251	SG	Altstätten	3231
3252	SG	Eichberg	3231
3253	SG	Marbach (SG)	3231
3255	SG	Rebstein	3231

		Buchs (SG)	
3271	SG	Buchs (SG)	3271
3273	SG	Grabs	3271
3275	SG	Sevelen	3271
		Rapperswil-Jona-Rüti	
0113	ZH	Dürnten	3336
0118	ZH	Rüti (ZH)	3336
3332	SG	Eschenbach (SG)	3336
3335	SG	Jona	3336
3336	SG	Rapperswil (SG)	3336
		Wil (SG)	
3407	SG	Oberuzwil	3425
3408	SG	Uzwil	3425
3421	SG	Bronschhofen	3425
3424	SG	Oberbüren	3425
3425	SG	Wil (SG)	3425
3426	SG	Zuzwil (SG)	3425
4724	TG	Eschlikon	3425
4746	TG	Münchwilen (TG)	3425
4751	TG	Rickenbach (TG)	3425
4761	TG	Sirnach	3425
4786	TG	Wilen (TG)	3425
		St. Moritz	
3781	GR	Bever	3787
3782	GR	Celerina/Schlarigna	3787
3784	GR	Pontresina	3787
3785	GR	La Punt-Chamues-ch	3787
3786	GR	Samedan	3787
3787	GR	St. Moritz	3787
3789	GR	Sils im Engadin/Segl	3787
3790	GR	Silvaplana	3787
		Chur	
3721	GR	Bonaduz	3901
3722	GR	Domat/Ems	3901
3723	GR	Rhäzüns	3901
3731	GR	Felsberg	3901
3733	GR	Tamins	3901
3734	GR	Trin	3901
3901	GR	Chur	3901
3912	GR	Malix	3901
3941	GR	Haldenstein	3901
3942	GR	Igis	3901
3943	GR	Mastrils	3901
3945	GR	Trimmis	3901
3946	GR	Untervaz	3901
3947	GR	Zizers	3901
3954	GR	Malans	3901
		Aarau	
2494	SO	Niedererlinsbach	4001
2495	SO	Niedergösgen	4001
2496	SO	Obererlinsbach	4001
2574	SO	Eppenberg-Wöschnau	4001
2576	SO	Gretzenbach	4001
2583	SO	Schönenwerd	4001
4001	AG	Aarau	4001
4002	AG	Biberstein	4001
4003	AG	Buchs (AG)	4001
4005	AG	Erlinsbach	4001
4006	AG	Gränichen	4001
4007	AG	Hirschthal	4001
4008	AG	Küttigen	4001
4009	AG	Muhen	4001
4010	AG	Oberentfelden	4001
4011	AG	Rohr (AG)	4001
4012	AG	Suhr	4001
4013	AG	Unterentfelden	4001
4144	AG	Schöftland	4001
		Baden-Brugg	
4021	AG	Baden	4021
4024	AG	Birmenstorf (AG)	4021
4026	AG	Ennetbaden	4021
4027	AG	Fislisbach	4021
4028	AG	Freienwil	4021
4029	AG	Gebenstorf	4021
4033	AG	Mellingen	4021
4035	AG	Niederrohrdorf	4021
4037	AG	Oberrohrdorf	4021
4038	AG	Obersiggenthal	4021
4042	AG	Turgi	4021
4044	AG	Untersiggenthal	4021
4045	AG	Wettingen	4021
4047	AG	Würenlingen	4021
4092	AG	Birr	4021
4093	AG	Birrhard	4021
4095	AG	Brugg	4021
4100	AG	Hausen (AG)	4021
4104	AG	Lupfig	4021
4107	AG	Mülligen	4021
4111	AG	Riniken	4021
4118	AG	Umiken	4021
4123	AG	Windisch	4021
		Wohlen (AG)	
4080	AG	Villmergen	4082
4082	AG	Wohlen (AG)	4082
4240	AG	Waltenschwil	4082
		Lenzburg	
4200	AG	Hunzenschwil	4201
4201	AG	Lenzburg	4201
4203	AG	Möriken-Wildegg	4201
4204	AG	Niederlenz	4201
4206	AG	Rupperswil	4201
4207	AG	Schafisheim	4201
4210	AG	Staufen	4201
		Arbon-Rorschach	
3033	AR	Lutzenberg	4401
3213	SG	Goldach	4401

3215	SG	Rorschach	4401
3216	SG	Rorschacherberg	4401
3217	SG	Steinach	4401
3218	SG	Tübach	4401
3235	SG	Rheineck	4401
3237	SG	Thal	4401
4401	TG	Arbon	4401
4421	TG	Horn	4401
4431	TG	Roggwil (TG)	4401
		Amriswil-Romanshorn	
4416	TG	Hefenhofen	4436
4436	TG	Romanshorn	4436
4441	TG	Salmsach	4436
4451	TG	Uttwil	4436
4461	TG	Amriswil	4436
		Frauenfeld	
4561	TG	Felben-Wellhausen	4566
4566	TG	Frauenfeld	4566
4571	TG	Gachnang	4566
		Kreuzlingen	
4643	TG	Bottighofen	4671
4651	TG	Gottlieben	4671
4671	TG	Kreuzlingen	4671
4691	TG	Münsterlingen	4671
4696	TG	Tägerwilen	4671
		Bellinzona	
5001	TI	Arbedo-Castione	5002
5002	TI	Bellinzona	5002
5003	TI	Cadenazzo	5002
5004	TI	Camorino	5002
5005	TI	Giubiasco	5002
5006	TI	Gnosca	5002
5007	TI	Gorduno	5002
5008	TI	Gudo	5002
5010	TI	Lumino	5002
5013	TI	Monte Carasso	5002
5014	TI	Pianezzo	5002
5015	TI	Preonzo	5002
5017	TI	Sant'Antonino	5002
5019	TI	Sementina	5002
5101	TI	Contone	5002
5282	TI	Claro	5002
		Locarno	
5091	TI	Ascona	5113
5096	TI	Brione sopra Minusio	5113
5099	TI	Cavigliano	5113
5104	TI	Cugnasco	5113
5107	TI	Gerra (Verzasca)	5113
5108	TI	Gordola	5113
5111	TI	Intragna	5113
5112	TI	Lavertezzo	5113
5113	TI	Locarno	5113
5115	TI	Losone	5113

5116	TI	Magadino	5113
5118	TI	Minusio	5113
5120	TI	Muralto	5113
5121	TI	Orselina	5113
5125	TI	Ronco sopra Ascona	5113
5130	TI	Tegna	5113
5131	TI	Tenero-Contra	5113
5133	TI	Verscio	5113
5301	TI	Aurigeno	5113
5302	TI	Avegno	5113
5314	TI	Gordevio	5113
5316	TI	Lodano	5113
5317	TI	Maggia	5113
5319	TI	Moghegno	5113
		Lugano	
5141	TI	Agno	5192
5142	TI	Agra	5192
5143	TI	Aranno	5192
5145	TI	Arosio	5192
5147	TI	Barbengo	5192
5148	TI	Bedano	5192
5149	TI	Bedigliora	5192
5151	TI	Bioggio	5192
5154	TI	Bissone	5192
5156	TI	Bosco Luganese	5192
5158	TI	Breganzona	5192
5161	TI	Cademario	5192
5162	TI	Cadempino	5192
5163	TI	Cadro	5192
5164	TI	Cagiallo	5192
5167	TI	Canobbio	5192
5168	TI	Carabbia	5192
5169	TI	Carabietta	5192
5170	TI	Carona	5192
5171	TI	Caslano	5192
5175	TI	Cimo	5192
5176	TI	Comano	5192
5178	TI	Croglio	5192
5179	TI	Cureggia	5192
5180	TI	Cureglia	5192
5181	TI	Curio	5192
5182	TI	Davesco-Soragno	5192
5184	TI	Gandria	5192
5185	TI	Gentilino	5192
5186	TI	Grancia	5192
5187	TI	Gravesano	5192
5188	TI	Iseo	5192
5189	TI	Lamone	5192
5190	TI	Lopagno	5192
5191	TI	Lugaggia	5192
5192	TI	Lugano	5192
5193	TI	Magliaso	5192
5194	TI	Manno	5192

5195	TI	Maroggia	5192
5196	TI	Massagno	5192
5197	TI	Melano	5192
5198	TI	Melide	5192
5199	TI	Mezzovico-Vira	5192
5201	TI	Montagnola	5192
5203	TI	Morcote	5192
5205	TI	Muzzano	5192
5206	TI	Neggio	5192
5207	TI	Novaggio	5192
5208	TI	Origlio	5192
5209	TI	Pambio-Noranco	5192
5210	TI	Paradiso	5192
5211	TI	Pazzallo	5192
5212	TI	Ponte Capriasca	5192
5213	TI	Ponte Tresa	5192
5214	TI	Porza	5192
5215	TI	Pregassona	5192
5216	TI	Pura	5192
5218	TI	Roveredo (TI)	5192
5219	TI	Rovio	5192
5220	TI	Sala Capriasca	5192
5221	TI	Savosa	5192
5223	TI	Sigirino	5192
5224	TI	Sonvico	5192
5225	TI	Sorengo	5192
5226	TI	Tesserete	5192
5227	TI	Torricella-Taverne	5192
5228	TI	Vaglio	5192
5230	TI	Vernate	5192
5231	TI	Vezia	5192
5233	TI	Vico Morcote	5192
5234	TI	Viganello	5192
5235	TI	Villa Luganese	5192
		Chiasso-Mendrisio	
5160	TI	Brusino Arsizio	5250
5241	TI	Arzo	5250
5242	TI	Balerna	5250
5243	TI	Besazio	5250
5247	TI	Capolago	5250
5249	TI	Castel San Pietro	5250
5250	TI	Chiasso	5250
5251	TI	Coldrerio	5250
5252	TI	Genestrerio	5250
5253	TI	Ligornetto	5250
5254	TI	Mendrisio	5250
5257	TI	Morbio Inferiore	5250
5258	TI	Morbio Superiore	5250
5260	TI	Novazzano	5250
5262	TI	Rancate	5250
5263	TI	Riva San Vitale	5250
5264	TI	Sagno	5250
5265	TI	Salorino	5250

5266	TI	Stabio	5250
5267	TI	Tremona	5250
5268	TI	Vacallo	5250
		Lausanne	
5422	VD	Aubonne	5586
5473	VD	Boussens	5586
5477	VD	Cossonay	5586
5480	VD	Daillens	5586
5489	VD	Mex (VD)	5586
5495	VD	Penthalaz	5586
5496	VD	Penthaz	5586
5501	VD	Sullens	5586
5503	VD	Vufflens-la-Ville	5586
5511	VD	Assens	5586
5513	VD	Bioley-Orjulaz	5586
5514	VD	Bottens	5586
5515	VD	Bretigny-sur-Morrens	5586
5516	VD	Cugy (VD)	5586
5518	VD	Echallens	5586
5521	VD	Etagnières	5586
5523	VD	Froideville	5586
5526	VD	Malapalud	5586
5527	VD	Morrens (VD)	5586
5532	VD	Poliez-le-Grand	5586
5535	VD	Saint-Barthélemy (VD)	5586
5538	VD	Villars-Tiercelin	5586
5581	VD	Belmont-sur-Lausanne	5586
5582	VD	Cheseaux-sur-Lausanne	5586
5583	VD	Crissier	5586
5584	VD	Epalinges	5586
5585	VD	Jouxtens-Mézery	5586
5586	VD	Lausanne	5586
5587	VD	Le Mont-sur-Lausanne	5586
5588	VD	Paudex	5586
5589	VD	Prilly	5586
5590	VD	Pully	5586
5591	VD	Renens (VD)	5586
5592	VD	Romanel-sur-Lausanne	5586
5602	VD	Cully	5586
5605	VD	Grandvaux	5586
5606	VD	Lutry	5586
5611	VD	Savigny	5586
5612	VD	Villette (Lavaux)	5586
5621	VD	Aclens	5586
5622	VD	Bremblens	5586
5623	VD	Buchillon	5586
5624	VD	Bussigny-près-Lausanne	5586
5625	VD	Bussy-Chardonney	5586
5627	VD	Chavannes-près-Renens	5586
5628	VD	Chigny	5586
5631	VD	Denens	5586
5632	VD	Denges	5586
5633	VD	Echandens	5586

5634	VD	Echichens	5586
5635	VD	Ecublens (VD)	5586
5636	VD	Etoy	5586
5638	VD	Lonay	5586
5639	VD	Lully (VD)	5586
5640	VD	Lussy-sur-Morges	5586
5642	VD	Morges	5586
5643	VD	Préverenges	5586
5645	VD	Romanel-sur-Morges	5586
5646	VD	Saint-Prex	5586
5647	VD	Saint-Saphorin-sur-Morges	5586
5648	VD	Saint-Sulpice (VD)	5586
5649	VD	Tolochenaz	5586
5651	VD	Villars-Sainte-Croix	5586
5652	VD	Villars-sous-Yens	5586
5653	VD	Vufflens-le-Château	5586
5782	VD	Carrouge (VD)	5586
5786	VD	Les Cullayes	5586
5791	VD	Mézières (VD)	5586
5792	VD	Montpreveyres	5586
5799	VD	Servion	5586
		Vevey-Montreux	
2321	FR	Attalens	5890
2323	FR	Bossonnens	5890
2325	FR	Châtel-Saint-Denis	5890
2333	FR	Remaufens	5890
5408	VD	Noville	5890
5412	VD	Rennaz	5890
5414	VD	Villeneuve (VD)	5890
5881	VD	Blonay	5890
5882	VD	Chardonne	5890
5883	VD	Corseaux	5890
5884	VD	Corsier-sur-Vevey	5890
5885	VD	Jongny	5890
5886	VD	Montreux	5890
5888	VD	Saint-Légier-La Chiésaz	5890
5889	VD	La Tour-de-Peilz	5890
5890	VD	Vevey	5890
5891	VD	Veytaux	5890
		Yverdon-les-Bains	
5561	VD	Grandson	5938
5904	VD	Chamblon	5938
5909	VD	Cheseaux-Noréaz	5938
5922	VD	Montagny-près-Yverdon	5938
5931	VD	Treycovagnes	5938
5933	VD	Valeyres-sous-Montagny	5938
5938	VD	Yverdon-les-Bains	5938
		Brig-Visp	
6002	VS	Brig-Glis	6002
6004	VS	Eggerberg	6002
6007	VS	Naters	6002
6008	VS	Ried-Brig	6002
6010	VS	Termen	6002

6173	VS	Bitsch	6002
6281	VS	Baltschieder	6002
6286	VS	Lalden	6002
6297	VS	Visp	6002
6299	VS	Zeneggen	6002
		Monthey-Aigle	
5401	VD	Aigle	6153
6152	VS	Collombey-Muraz	6153
6153	VS	Monthey	6153
6156	VS	Troistorrents	6153
6215	VS	Massongex	6153
		Sierre-Montana	
6232	VS	Chalais	6248
6234	VS	Chermignon	6248
6235	VS	Chippis	6248
6238	VS	Grône	6248
6241	VS	Miège	6248
6242	VS	Mollens (VS)	6248
6243	VS	Montana	6248
6244	VS	Randogne	6248
6248	VS	Sierre	6248
6249	VS	Venthône	6248
6250	VS	Veyras	6248
		Sion	
6021	VS	Ardon	6266
6023	VS	Conthey	6266
6025	VS	Vétroz	6266
6081	VS	Les Agettes	6266
6089	VS	Vex	6266
6246	VS	Saint-Léonard	6266
6261	VS	Arbaz	6266
6263	VS	Grimisuat	6266
6264	VS	Salins	6266
6265	VS	Savièse	6266
6266	VS	Sion	6266
		La Chaux-de-Fonds-Le Locle	
6421	NE	La Chaux-de-Fonds	6421
6436	NE	Le Locle	6421
		Neuchâtel	
6401	NE	Auvernier	6458
6402	NE	Bevaix	6458
6403	NE	Bôle	6458
6404	NE	Boudry	6458
6406	NE	Colombier (NE)	6458
6407	NE	Corcelles-Cormondrèche	6458
6408	NE	Cortaillod	6458
6412	NE	Peseux	6458
6413	NE	Rochefort	6458
6451	NE	Cornaux	6458
6454	NE	Hauterive	6458
6457	NE	Marin-Epagnier	6458
6458	NE	Neuchâtel	6458
6459	NE	Saint-Blaise	6458

6460	NE	Thielle-Wavre	6458
6477	NE	Fenin-Vilars-Saules	6458
6484	NE	Savagnier	6458
		Genève	
5701	VD	Arnex-sur-Nyon	6621
5702	VD	Arzier	6621
5703	VD	Bassins	6621
5705	VD	Bogis-Bossey	6621
5706	VD	Borex	6621
5707	VD	Chavannes-de-Bogis	6621
5708	VD	Chavannes-des-Bois	6621
5709	VD	Chéserex	6621
5710	VD	Coinsins	6621
5711	VD	Commugny	6621
5712	VD	Coppet	6621
5713	VD	Crans-près-Céligny	6621
5714	VD	Crassier	6621
5715	VD	Duillier	6621
5716	VD	Eysins	6621
5717	VD	Founex	6621
5718	VD	Genolier	6621
5719	VD	Gingins	6621
5720	VD	Givrins	6621
5721	VD	Gland	6621
5722	VD	Grens	6621
5723	VD	Mies	6621
5724	VD	Nyon	6621
5725	VD	Prangins	6621
5726	VD	La Rippe	6621
5727	VD	Saint-Cergue	6621
5728	VD	Signy-Avenex	6621
5729	VD	Tannay	6621
5730	VD	Trélex	6621
5731	VD	Le Vaud	6621
5732	VD	Vich	6621
5855	VD	Dully	6621
6601	GE	Aire-la-Ville	6621
6602	GE	Anières	6621
6604	GE	Avusy	6621
6605	GE	Bardonnex	6621
6606	GE	Bellevue	6621
6607	GE	Bernex	6621
6608	GE	Carouge (GE)	6621
6609	GE	Cartigny	6621
6610	GE	Céligny	6621
6611	GE	Chancy	6621
6612	GE	Chêne-Bougeries	6621
6613	GE	Chêne-Bourg	6621
6614	GE	Choulex	6621
6615	GE	Collex-Bossy	6621
6616	GE	Collonge-Bellerive	6621
6617	GE	Cologny	6621
6618	GE	Confignon	6621
6619	GE	Corsier (GE)	6621
6621	GE	Genève	6621
6622	GE	Genthod	6621
6623	GE	Le Grand-Saconnex	6621
6624	GE	Gy	6621
6625	GE	Hermance	6621
6626	GE	Jussy	6621
6627	GE	Laconnex	6621
6628	GE	Lancy	6621
6629	GE	Meinier	6621
6630	GE	Meyrin	6621
6631	GE	Onex	6621
6632	GE	Perly-Certoux	6621
6633	GE	Plan-les-Ouates	6621
6634	GE	Pregny-Chambésy	6621
6635	GE	Presinge	6621
6636	GE	Puplinge	6621
6638	GE	Satigny	6621
6639	GE	Soral	6621
6640	GE	Thônex	6621
6641	GE	Troinex	6621
6642	GE	Vandoeuvres	6621
6643	GE	Vernier	6621
6644	GE	Versoix	6621
6645	GE	Veyrier	6621
		Delémont	
6708	JU	Courrendlin	6711
6709	JU	Courroux	6711
6711	JU	Delémont	6711
6712	JU	Develier	6711
6721	JU	Rossemaison	6711
6724	JU	Soyhières	6711
6727	JU	Vicques	6711
		Villes isolées	
0306	BE	Lyss	9001
0329	BE	Langenthal	9002
1301	SZ	Einsiedeln	9003
3851	GR	Davos	9004
6136	VS	Martigny	9005

Annexe 6 Mise en œuvre des projets urgents – Services responsables auprès de la Confédération

Projets urgents et prêts à être réalisés dans le domaine du trafic d'agglomération

		Projet	Mise en œuvre : Office fédéral responsable
a.	ZH	Ligne de la vallée de la Glatt, étapes 2 et 3	OFT
b.	ZH	Tramway Zurich Ouest	OFT
c.	BE	Tramway Berne Ouest	OFT
d.	BE	Place du Wankdorf, prolongement de la ligne de tramway	OFROU
e.	LU	Doublement de la voie et enterrement de la ligne centrale	OFT
f.	ZG	Métro de Zoug, 1ère extension partielle	OFT
g.	ZG	Construction de la nouvelle route cantonale n° 4 « Accès nord »	OFROU
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	OFROU
i.	SO	Délestage de la région d'Olten	OFROU
j.	BS	Déplacement de la ligne de tramway de St. Johann / Pro Volta	OFT
k.	BS	Prolongement des lignes de tramway pour Saint Louis et Weil-am-Rhein en ville de Bâle	OFT
l.	BL	Gare de Dornach Arlesheim / doublement de la voie à Stollenrain	OFT
m.	BL	H2 Pratteln – Liestal	OFROU
n.	AG	Wynental- et Suhrentalbahn (WSB) : mise en site propre entre Suhr et Aarau	OFT
o.	TG	Tangente de délestage du centre de Frauenfeld (F21)	OFROU
p.	VD	Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	OFT
q.	VD	Gare de Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	OFT
r.	VD	Aménagements requis par le réseau TL 2008	OFT
s.	GE	Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	OFT
t.	GE	Tramway Onex-Bernex	OFT

Projets de RER urgents et prêts à être réalisés du trafic d'agglomération

	Projet	Mise en œuvre : Office fédéral responsable
a.	Ligne transversale de Zurich (DML), RER 1ère étape	OFT
b.	Raccordement ferroviaire Mendrisio - Varese (FMV)	OFT
c.	Raccordement ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)	OFT